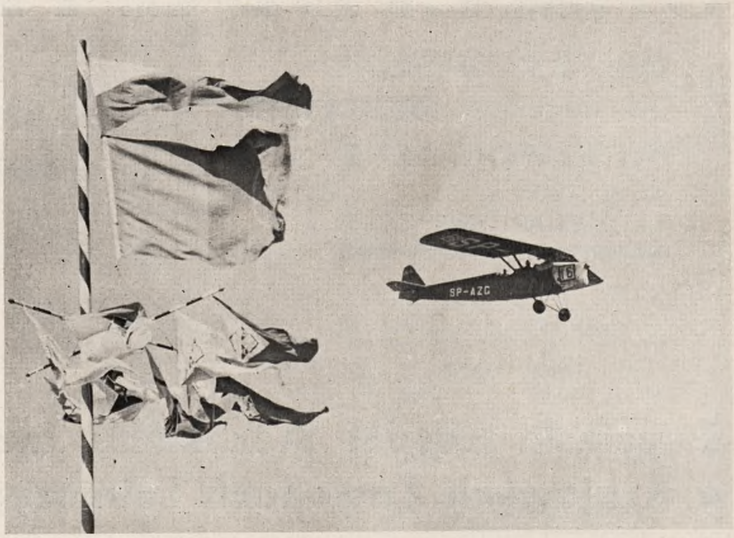
SKRZYDLATA POLSKA

WARSZAWA, SIERPIEŃ 1938
ROK IX (XV) NUMER 8 (168)

Zwycięski zespół Aeroklubu Lwowskiego w Krajowych Zawodach Lotniczych – 1938



Od lewej: inż. Bolesław Solak, mgr Bernard Połoniecki, niżej Władysław Wielkoszewski, inż. Rudolf Weigl, szef zespołu Ryszard Zwoliński i Stanisław Kozioł.



VIII. KRAJOWE ZAWODY LOTNICZE

Tegoroczne Krajowe Zawody Lotnicze, rozegrane w dniach 20 — 25 sierpnia, należy zaliczyć do wybitnie udanych i pod wieloma względami wyróżniających się dodatnio od dotychczasowych. Złożyły się na to: dobry regulamin, trudne warunki meteorologiczne, stawiające uczestnikom zawodów zwiększone wymagania i pobudzające ich ambicję sportową, wreszcie doborowy skład zespołów i ożywiająca je chęć walki. Dzięki temu, K. Z. L. 1938 spełniły w zupełności swoje zadanie i stały się rzeczywiście najpoważniejszą doroczną próbą dla czołowych załóg aeroklubów. I tym razem z konkursu wyeliminowani byli wszyscy lotnicy zawodowi (wojskowi, komunikacyjni, instruktorzy itp.). Ażeby zawodnikom dać równe szanse, konkurs odbywał się na jednym typie samolotu, mianowicie na RWD-8. Ponieważ typ ten, różni się szybkością (przyjęte: 120 i 130 km/godz.), dla maszyn wolniejszych ustalony był dłuższy czas, przewidziany na przelot poszczególnych etapów w locie okrężnym. Tak więc np. ósemki zielone (produkcji P. W. S.) miały na przelot 8 i pół godziny, gdy czerwone (produkcji D. W. L.) — 8.

Do zawodów nie stanęły tylko kluby: Pomorski i Lubelski. Pozostałe dziewięć zgłosiły: większe kluby — po 6, mniejsze po 3 — 4 samoloty. Należy zaznaczyć, iż regulamin faworyzował duże zespoły (o ile, oczywiście, wszyscy ukończyli zawody) podnosząc ostateczną ocenę: przy 4 samolotach o 3%, przy 5 — 6%, przy 6 i więcej o 9%.

Na 2 tygodnie przed rozpoczęciem, zapisanych było do zawodów 50 samolotów, co stanowiło rekordową ilość, jaką kiedykolwiek u nas zgłoszono na zawody. Rozpoczęło zawody jednak tylko 41 (w roku ub.—35).

Na poszczególne kluby przypada (w nawiasie ilość początkowo zgłoszona):

Warszawski	6 (6)	Lwowski	3 (6)
Krakowski	6 (6)	Śląski	3 (6)
Gdański	6 (6)	Łódzki	3 (4)
Poznański	6 (6)	Poleski	3 (4)
Wileński	5 (6)		

Głównym powodem odpadnięcia w ostatniej chwili dużej ilości zawodników była odmowa udzielenia na czas zawodów urlopu z ćwiczeń wojskowych (zawody zajęły tydzień czasu). Ucierpiała na tym głównie ekipa lwowska, o czym piszemy dalej.

Ukończyło zawody 36 samolotów. 5 odpadło zaraz w pierwszym dniu lotu okrężnego, wskutek uszkodzeń, doznanych podczas przymusowego lądowania w okolicy Kartuz i Kościerzyny.

Zważywszy, że przyczyną lądowania były złe warunki atmosferyczne, możemy i w tym roku powiedzieć, że sprzęt nie skrzywdził mocniej żadnego z zawodników. Poza drobnymi niedomaganiami silników (m. in. p. Modlibowskiej), żadnych poważniejszych defektów samolotów, jak w roku zeszłym tak i obecnie nie stwierdzono. Świadczy to o dobrym przygotowaniu samolotów do zawodów, jak również o troskliwej opiece, jaką otaczali swój sprzęt sami zawodnicy. Trzeba jeszcze na dobro tegorocznego konkursu zapisać, że w żadnej próbie nie przydarzyło się podłamanie podwozia — rzecz na zawodach wybaczalna.

Już z tego widać, że poziom zawodników był wyższy w roku bieżącym niż w latach ubiegłych. Świadczą o tym również oceny z poszczególnych prób, analogicznych do rozgrywanych w latach ubiegłych. Oceny te są w roku bieżącym znacznie wyższe.

Atoli najlepsze świadectwo tegorocznemu konkursowi wystawiła pogoda. Z wyjątkiem pierwszego dnia, kiedy odbywała się próba opanowania pilotażu, oraz godzin, w których zawodnicy przebywali odcinki lotu: Warszawa — Toruń i Wilno — Biała, przez cały czas zawodów panowała pogoda chmurna, z zamgleniami, deszczami i burzami. Tak się składało, że zła pogoda wyprzedzała zawodników o 1 dzień. Wczoraj było dobrze, a dziś front już dotarł. Jakby zawodnicy umyślnie szli mu na spotkanie.

Szczególnie dał się odczuć przelot na odcinku Toruń — Rumia — Bydgoszcz. Bardzo złe warunki mieli również zawodnicy startujący w pierwszych

sześciu trójkach do lotu w szyku, na trasie Łódź — Warszawa, a więc w odwrotnej kolejności przylotu: trójka lwowska (Solak, Weigl i Zwoliński), druga poznańska (inż. Mościcki doleciał, p. Modlibowska i Kowalski lądowali pod Piasecznem), pierwsza krakowska (Chałupnik, Dec i Pietrzyk), pierwsza gdańska (Morawski i Łabiszewski przylecieli, Matheus siadał pod Brzezinami), śląska (Offierski, Kasprowski i Mųrłowski) oraz pierwsza warszawska (Anczutin, Urban i Abramski). W ciężkiej tej próbie, może najcięższej z całych zawodów, piloci wykazali olbrzymi hart i zaciętość sportową. Zwykły przelot w tych warunkach był już zadaniem trudnym, a lot w kluczu, wymagający spotęgowania uwagi, pasował dzielne załogi na lotników 100%-ej wartości.

To też kierownictwu zawodów brak słów uznania dla sportowej postawy uczestników tegorocznego konkursu. Reprezentowali oni godnie poziom wyszkolenia w aeroklubach i zasłużyli sobie na wdzięczność nas wszystkich.

Należy podkreślić, że w roku bieżącym poszczególne próby odbywały się podczas lotu okrężnego, na różnych lotniskach. Dzięki temu napięcie zawodników nie koncentrowało się w ostatnim dniu, przy rozgrywce o decydujące punkty, lecz rozkładało się ono na cały czas zawodów. Ponieważ zawodnicy do ostatniego dnia nie orientowali się w wynikach i nawet z grubsza nie mogli ocenić szans swoich zespołów, nie było w tym roku walki dla samych tylko punktów. Każdy od początku do końca zawodów zdawał sobie sprawę, że choćby o ułamek niższa ocena może zadecydować o klasyfikacji całego jego zespołu. Duch sportowy nie był niczym zakłócony. Nie było, tak zresztą naturalnych, targów i sprzeczek o punkty. Po ogłoszeniu wyników nie było też „protestów" (odwołań do Komisji Sportowej). Koleżeńska atmosfera zawodów nie została zamącona żadnym zgrzytem. A sympatyczni lwowianie, którym dowcipni konkurenci przyobiecali w nagrodę za zwycięstwo abonament na 10 protestów (za każde wniesione do Komisji Sportowej zażalenie płaci się A. R. P. tytułem kaucji 100 zł) — bez żalu z tej nagrody rezygnowali.

Połowę uczestników tegorocznego K. Z. L. stanowili zawodnicy z lat poprzednich. Każdemu klubowi chodziło głównie o zwycięstwo, więc zgłaszał przede wszystkim zawodników z rutyną. Były jednak i takie kluby, które zgłosiły zawodników nowych, mających za sobą w najlepszym razie zawody o puchar P. Z. U. W. Wśród wielu pilotów poznaliśmy przeszłorocznych obserwatorów. Taki awans jest bardzo racjonalny.

Lwów miał na trzech dwóch pilotów uczestniczących już w K. Z. L. Trzeci pilot, inż. Bolesław Solak, brał udział w poprzednich zawodach jako obserwator. Jeden z lwowskich obserwatorów przyznał, że tegoroczne K. Z. L. są dwudziestymi zawodami, w których bierze udział...



Zespół warszawski: Bolesław Kocjan, Stanisław Abramski, p. Barbara Wojtulanis, Władysław Ławruszczuk, inż. Andrzej Anczutin, inż. Władysław Stronczyński (szef zespołu), Władysław Turowicz i Kazimierz Kamocki. Brak pp. Urbana, Różańskiego, inż. Markowskiego i J. Pełki.

ZESPÓŁ AEROKLUBU KRAKOWSKIEGO



Pp. Rojek, Dudzik, Klein, Rutkowski, Bazarnik, Chałupnik, Bezdek, Żurek, Zachwieja i Pietrzyk. Brak pp. Kossowskiego i Deca.

Aeroklub Warszawski miał w swym zespole połowę pilotów „starych" i „nowych". Podobnie było z obserwatorami.

Załogi śląskie w K. Z. L. 1936 i 37 udziału nie brały. P. Offierski miał za sobą szereg sukcesów w zawodach regionalnych.

Kraków — po połowie, przy czym pp. Bezdek i Bazarnik zamienili role.

Klub Podlasko - Poleski miał tylko jednego pilota uczestniczącego w zawodach poprzednich — i to tylko w charakterze obserwatora.

Łódź, z wyjątkiem jednego obserwatora, — sami dobrzy znajomi.

Wilno — 3 załogi stare, 2 nowe.
Gdańsk — po połowie.
Poznań — to samo.
W składzie załóg znalazły się 4 panie.

Ten nierówny udział sił nowych i znanych, oraz fakt, że w zawodach uczestniczą piloci klasy I i II, zmusza do zastanowienia, czy w konkursie tego rodzaju, co K. Z. L., mającym na celu sprawdzanie *poziomu* wyszkolenia w danym *klubie* i posiadającym klasyfikację zespołową, nie wprowadzić współczynnika wyrównawczego dla tych, którzy biorą udział w K. Z. L. po raz pierwszy, względnie dla pilotów klasy II. Zachęciłoby to kluby do odmładzania swoich zespołów i okazywania postępu w doskonaleniu

ZESPÓŁ ŚLĄSKI



Pp. M. Offierski, S. Murłowski, F. Czekała, J. Pysz, A. Gawęda, i A. Kasprowski.

Szczegółowe wyniki indywidualne Krajowych Zawodów Lotniczych 1938 r.

Obecność na lotniskach lotu okr.: ● — był, minus — nie, gwiazdka — lotn. etapowe

Aeroklub	Nr. konkursowy	ZAŁOGA Pilot i obserwator	Udział w poprz. zaw. 1) pilot, 2) obserw.	1. Opanowanie pilotażu	2. Zrzucanie meldunku	3. Lot na orientację	4. Lądowanie	5. Spostrzegaw.	6. Lot w szyku	Razem	Poznań	Toruń	Gdynia	Bydgoszcz	Lidzbark	Czerwony Bór	Suwałki	Grodno	Wilno	Lida	Biała	Zamość	Lwów	Kraków	Katowice	Częstochowa	Łódź	Warszawa	Punkty za lot okrężny	Razem punktów	Miejsce w klasyfikacji
Śląski	1	Offierski Michał *) Pysz Jan		2,6	0	6	0	3,9	7,2	19,7	●	●	●	✲	●	●	●	●	✲	●	●	●	✲	●	●	●	✲	●	51—10	60,7	25
	2	**Kasprowski Alfred** **Gawęda Adam**		6,0	4.0	6	**7,0**	3,2	7,2	33,4	●	●	●	✲	●	●	●	●	✲	●	●	●	✲	●	●	●	✲	●	51	84,4	4
	3	Murłowski Stanisław Czekała Franciszek		3,6	0	6	**7,0**	2,6	7,2	26,4	●	●	●	✲	●	●	●	●	✲	●	●	●	✲	●	●	●	✲	●	51	77,4	14
Łódzki	7	Egierski Henryk *) Błachowski Jerzy	1. P 1. O	5,4	4,6	—	0	2,0	8,5	20,5	●	●	●	—	—	—	—	—	—	●	●	●	✲	●	●	●	✲	●	31—4	47,5	32
	8	**Wróblewski Aleksander** **Wróblewski Eugeniusz**	2. P 1. O	4,8	**5.0**	6	0	3,9	8,5	28,2	●	●	●	✲	●	●	●	●	✲	●	●	●	✲	●	●	●	✲	●	50	78,2	12
	9	Waliński Jerzy Szymański Leon	1. O	1.8	2,4	0	0	0,7	8,5	13,4	●	●	●	✲	●	●	●	●	✲	●	●	●	✲	●	●	●	✲	●	51—2	62,4	24
Warszawski	11	Anczutin Andrzej inż. Wojtulanis Barbara		3,6	1,2	6	0	2,6	7,7	21,1	●	●	●	✲	●	●	●	●	✲	●	●	●	✲	●	●	●	✲	●	51—5	67,1	20
	12	Urban Mieczysław Różański Jerzy	2. P 2. O	7,4	4,6	6	0	5,2	7,7	30,9	●	●	●	✲	●	●	●	●	✲	●	●	●	✲	●	●	●	✲	●	51	81,9	7
	13	**Abramski Stanisław** **Stronczyński Wł. inż.***)	1. O 1. O	8,0	4,6	6	6,9	**5,5**	7,7	**38,7**	●	●	●	✲	●	●	●	●	✲	●	●	●	✲	●	●	●	✲	●	51	**89,7**	1
	14	Kamocki Kazimierz Turowicz Władysław	1. P 1. O	6,2	4,8	6	**7,0**	3,3	**9,0**	36,3	●	●	●	✲	●	●	●	●	✲	●	●	●	✲	●	●	●	✲	●	50	86,3	2
	15	Markowski Tadeusz inż Pełka Jan Jerzy	1. P 1. O	6,4	4,8	—	—	—	—	11,2	●	●	●	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	18,2	—
	16	Kocjan Bolesław Ławruszczuk Wład.		6,4	**5,0**	6	**7,0**	0	**9,0**	33,4	●	●	●	✲	●	●	●	●	✲	●	●	●	✲	●	●	●	✲	●	50—3	80,4	10
Lwowski	17	Solak Bolesław inż. Połoniecki Bernard mgr.	2. O	6,6	**5,0**	6	5,5	0	7,0	30,1	●	●	●	✲	●	●	●	●	✲	●	●	●	✲	●	●	●	✲	●	51—2	79,1	11
	18	Weigl Rudolf inż. Wielkoszewski Wład.	1. P	**9,8**	0	6	5,2	0	7,0	28,0	●	●	●	✲	●	●	●	●	✲	●	●	●	✲	●	●	●	✲	●	51—1	78,0	13
	19	**Zwoliński Ryszard** *) **Kozioł Stanisław**	1.P1.O 2. O	6,2	4,6	6	5,2	4,2	7,0	33,2	●	●	●	✲	●	●	●	●	✲	●	●	●	✲	●	●	●	✲	●	51—1	83,2	5
Wileński	23	Kurec Włodzimierz *) (bez obserwatora)	1. P	7,4	4,0	—	—	—	—	11,4	●	●	●	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	18,4	—
	24	Nielubszyc Grzegorz dr. Giedroyć Wiktor mgr.	2. P 1. O	6,4	4,0	0	2,8	0	7,7	20,9	●	●	●	✲	●	●	●	●	✲	●	●	●	✲	●	●	●	✲	●	51—4	67,9	19
	25	Pimonow Aleksander Pimonow Paweł	1. P	6,4	0	0	0	0	7,7	14,1	●	●	●	✲	●	●	●	●	✲	●	●	●	✲	●	●	●	✲	●	51	65,1	23
	26	**Świetlikowski Leon** **Osuchowski Bogusław**	1. O	8,4	**5,0**	6	3,1	2,6	**9,0**	34,1	●	●	●	✲	●	●	●	●	✲	●	●	●	✲	●	●	●	✲	●	50—3	81,1	8
	27	Chorąży Leon Mackiewicz Wacław		5,4	4,2	0	5,3	0	7,7	22 6	●	●	●	✲	●	●	●	●	✲	●	●	●	✲	●	●	●	✲	●	44 1	65,6	22
Krakowski	29	Chałupnik Wiktor *) Kossowski Andrzej	1. P	6,2	0	0	2,2	0,7	6,3	15,4	●	●	●	—	●	●	●	●	✲	●	●	●	✲	●	●	●	✲	●	45 - 2	58,4	27
	30	Dec Józef Zachwieja Adam		8,0	0	6	0	4,6	6,3	24,9	●	●	●	✲	●	●	●	●	✲	●	●	●	✲	●	●	●	✲	●	51—5	70,9	16
	31	**Pietrzyk Mieczysław** **Żurek Stanisław**	1. P 2. O	9,4	**5,0**	6	6,2	2,0	6,3	34,9	●	●	●	✲	●	●	●	●	✲	●	●	●	✲	●	●	●	✲	●	51	85,9	3
	32	Bezdek Stefan inż. Bazarnik Konrad	1. O 1. P	6,4	4,4	—	**7,0**	0,7	**9,0**	27,5	●	●	●	—	—	—	—	—	—	●	●	●	✲	●	●	●	✲	●	31	58,5	26
	33	Rojek Józef Dudzik Kazimierz	1. O	7,6	**5,0**	—	0	0	**9,0**	21,6	●	●	●	—	—	—	—	—	—	—	●	●	✲	●	●	●	—	●	24	45,6	35
	34	Rutkowski Jan Klein Juliusz	 1. O	8,6	**5,0**	6	6,7	0	**9,0**	35,3	●	●	●	✲	●	●	●	●	✲	●	●	●	✲	●	●	●	✲	●	50—3	82,3	6
Poleski	35	Jabłoński Zygmunt inż *) Brandys Janusz	1. O	4,0	**5,0**	—	0	0	7,0	16,0	●	●	●	—	—	—	—	—	—	●	●	●	✲	●	●	●	✲	●	31	47,0	33
	36	**Rybakiewicz Janusz** **Paszkowski Stefan**		6,0	4,0	6	**7,0**	0	7,0	30,0	●	●	●	✲	●	●	●	●	✲	●	●	●	✲	●	●	●	✲	●	51	81,0	9
	37	Sobolewski Józef Szyszczyński Stanisław		5,0	3,4	6	0	0	7,0	21,4	●	●	●	✲	●	●	●	●	✲	●	●	●	✲	●	●	●	✲	●	51—2	70,4	17

Aeroklub	Nr. konkursowy	ZAŁOGA Pilot i obserwator	Udział w poprz. zaw. 1) pilot, 2) obserw.	Punkty za poszczególne próby: 1. Opanowanie pilotażu	2. Zrzucanie meldunku	3. Lot na orientację	4. Lądowanie	5. Spostrzegaw.	6. Lot w szyku	Razem	Obecność na lotniskach lotu okr. (● — był, minus — nie, gwiazdka — lotn. etapowe): Poznań	Toruń	Gdynia	Bydgoszcz	Lidzbark	Czerwony Bór	Suwałki	Grodno	Wilno	Lida	Biała	Zamość	Lwów	Kraków	Katowice	Częstochowa	Łódź	Warszawa	Punkty za lot okrężny	Razem punktów	Miejsce w klasyfikacji
Poznański	39	Rychlicki Bolesław . . Karolczak Kazimierz .	1. O	4,6	**5,0**	—	—	—	—	9,6	●	●	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	14,6	—
	40	Chrzanowski Edw. mgr. Krężałek Jan		4,4	**5,0**	—	—	—	—	9,4	●	●	●	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	16,4	—
	41	Skalski Marian . . . . Duralski Zbigniew . . .	1. P	5,2	4,6	—	—	—	—	9,8	●	●	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	15,8	—
	42	**Mościcki Janusz inż.** *) **Hrynakowska M. mgr.**	1. O	3,6	1,6	6	**7,0**	0	0	18,2	●	●	●	✲	●	●	●	●	✲	●	●	●	✲	●	●	●	✲	●	49—1	66,2	21
	43	Kowalski Bolesław . . Prochaska Stanisław . .	1. P	5,8	0	0	2,8	1,0	0	9,6	●	●	●	✲	●	●	●	●	✲	●	●	●	—	●	●	●	✲	●	45 — 1	53,6	28
	44	Modlibowska Wanda mgr. Korczyńska Ewa . . .	1. P	5,2	2,8	0	—	0	0	8,0	●	●	●	✲	●	●	●	●	✲	●	●	●	✲	●	●	●	✲	—	46—1	53,0	29
Gdański	45	Gaudyn Józef *) . . . . Fukalski Jan	1. O	3,8	0	0	3,6	0,7	7,2	15,3	●	●	—	—	●	●	●	●	✲	●	●	●	—	●	●	●	✲	●	36 — 2	49,3	31
	46	Morawski Zygmunt . . Bachleda Józef	1. O	5,4	**5,0**	6	4,9	0	0	21,3	●	●	●	✲	●	●	●	●	✲	●	●	●	✲	●	●	●	✲	●	51—4	68,3	18
	47	Petrusewicz Stanisław . Rudnicki Mikołaj . . .	1. P	6,0	4,6	—	0	1,0	7,2	18,8	●	●	●	—	—	—	—	—	—	●	●	●	✲	●	●	●	✲	●	31—3	46,8	34
	48	**Łabiszewski Adam** . . **Śmidowicz Bohdan** . .		3,8	3,6	6	6,0	2,3	0	21,7	●	●	●	✲	●	●	●	●	✲	●	●	●	✲	●	●	●	✲	●	51	72,7	15
	49	Matheus Antoni . . . . Pozowski Stanisław . .	2. P	3,2	0	0	0	0,3	0	3,5	●	●	●	✲	●	●	●	●	✲	●	●	●	✲	●	●	●	✲	●	49—3	49,5	30
	50	Zielniewicz Władysław. Kukucki Janusz . . .		3,0	0	—	1,5	0,3	7,2	12,0	●	●	●	—	—	—	—	—	—	●	●	●	✲	●	●	●	✲	●	31	43,0	36

*) — szef zespołu. Grubym drukiem wymienione najlepsze załogi w danym zespole i najlepsze oceny w poszczególnych próbach.

ogółu pilotów klasy I a nie grupy asów, dobrze już zresztą znanej z poprzednich konkursów. Dla nich trzeba by przewidzieć zawody innego rodzaju, o klasyfikacji raczej indywidualnej.

K. Z. L. tegoroczne potwierdziły zdanie o wybitnej celowości klasyfikacji zespołowej i o przewadze jej nad indywidualną. Odpowiedzialność za zespół jest największym bodźcem do wyczynu. Podnosi ona poziom całego zespołu i podciąga w nim najsłabszych. A tego właśnie wymaga się od aeroklubów.

Prawie wszystkie zespoły wykazały w roku bieżącym dużą zwartość, dyscyplinę wewnętrzną i dobre przygotowanie. Za rok będzie jeszcze lepiej i nie będzie już żadnych wyjątków.

Na szczególne podkreślenie w tym roku zasługuje zespół krakowski, który wystąpił pod wodzą weterana konkursów lotniczych, p. Wiktora Chałupnika. Krakowianie byli w tym roku dobrze przygotowani, ostro wzięli się do prób (najlepsi w pierwszym i drugim dniu zawodów). Zaledwie czwarte miejsce, które zdobyli (zresztą tylko o 1 i 3 dziesiąte punkta gorsi od Śląska), było dla ogółu niespodzianką, dającą się wytłumaczyć dopiero po przestudiowaniu tabeli wyników.

Zwycięzcą i triumfatorem tegorocznych zawodów jest zespół lwowski. Czołowi piloci i obserwatorzy lwowscy mają już od dawna wyrobioną markę pierwszorzędnych, ambitnych zawodników i miłych kolegów. Jest to zgrany zespół ludzi wysokiej klasy. Moglibyśmy na tym przypomnieniu poprzestać, gdy-

Szczegółowe wyniki zespołowe K. Z. L. 1938

Miejsce w klas. ogólnej	Klub	Ilość samol. zespołu: na począt.	na końcu	Próby: 1. Opanow. pilotażu	2. Zrzuc. meld.	3. Lot na orient.	4. Lądowanie	5. Spostrzegawczość	6. Lot w szyku	Razem pkt.	Lot okrężny pkt.	Razem pkt.	Ocena wg. wzoru ostat.	Miejsce
I	Lwowski	3	3	22,6	9,6	18	15,8	4,2	21,0	91,2	149	240,2	80,1	I
II	Warszawski	6	5	38,0	25,0	30	20,8	16,6	41,2	171,6	252	423,6	76,9	II
III	Śląski	3	3	12,2	4,0	18	14,0	9,7	21,6	79,5	143	222,5	74,2	III
IV	Krakowski	6	6	46,2	19,4	18	22,1	7,8	45,9	159,4	242	401,1	72,9	IV
V	Poleski	3	3	15,0	12,4	12	7,0	0	21,0	67,4	131	198,4	66,1	V
VI	Wileński	5	4	34,0	17,2	6	11,2	2,6	32,2	103,2	195	298,2	63,2	VI
VII	Łódzki	3	3	12,0	12,0	6	0	6,5	25,4	61,9	126	187,9	62,6	VII
VIII	Gdański	6	6	25,2	13,2	12	16,1	4,6	21,6	92,7	252	329,7	59,8	VIII
IX	Poznański	6	3	28,8	18,0	6	9,8	1,0	0	64,6	155	219,6	39,9	IX



Zespół wileński: W. Mackiewicz, L. Chorąży, A. Pimonow, W. Giedroyć, L. Świetlikowski, P. Pimonow, B. Osuchowski. Brak dra Nielubszyca i szefa zospołu W. Kureca.

by nie szczególne perypetie, jakie towarzyszyły w tym roku kompletowaniu załóg lwowskich.

Lwów zgłosił początkowo zespół pełny i bardzo mocny. (Piloci: Solak Jerzy, Christman, Kowalski, Szarek, Zwoliński, Żabski — same asy; obserwatorzy — również stare wygi). Na krótko przed zawodami staje się jednak wiadomym, że trzej czołowi piloci z tej koncertowej szóstki nie będą mogli wziąć udziału w zawodach. Konsternacja wielka, o zastępców trudno. Zresztą — mało czasu, brak treningu. Lwów decyduje się na rzecz — zdawałoby się — heroiczną: rezygnuje z szans, jakie daje zespół duży, — wystawia tylko pozostałą trójkę. „Nieliczne, ale dobrane towarzystwo". Pp. Bolesław Solak i Weigl „przesiadają się" z foteli obserwatorów na miejsca pilotów, broniąc dobrej tradycji i — zwyciężają. Chwała niech będzie Lwowowi za tak piękny wyczyn. Należało się im zwycięstwo!

ZESPÓŁ AEROKLUBU PODLASKO-POLESKIEGO





ZESPÓŁ AEROKLUBU ŁÓDZKIEGO

Pp: Szymański, Egierski, Wróblewski Eug., Wróblewski Aleks., Waliński i Błachowski.

Warszawa, podobnie jak w przeszłym roku, była bardzo dobra. W pierwszej dziesiątce w klasyfikacji indywidualnej znalazło się aż czterech z Warszawy, zajmując pierwsze, drugie, siódme i dziesiąte miejsce. Gdyby nie odpadnięcie zaraz na samym początku jednego zawodnika, pierwsze miejsce Aeroklubu Warszawskiego byłoby murowane. Przeciętny wynik tych, co zawody ukończyli, jest dla Warszawy najwyższy i bardzo wysoki. Ale zostawmy rozważania na „gdyby", bo dojdziemy zamiast do końca sprawozdania — do przysłowiowych wąsów cioci.

Jak już zaznaczyliśmy, Ślązacy pobili zespół krakowski o 1,3 punkta zaledwie, zajmując trzecie miejsce.

Piąte miejsce zdobył Aeroklub Poleski, szóste — Wileński. Miejsce siódme — Aeroklub Łódzki (62,6 pkt.), ósme — Aeroklub Gdański (59,8).

Ostatnim w klasyfikacji ogólnej został Aeroklub Poznański, który z 6 zgłoszonych zaledwie 3 zawodników doprowadził do końca. W tych warunkach, oczywiście, lepszego miejsca nie mógł zdobyć.

Co się tyczy wyników indywidualnych poszczególnych załóg, punktacja pierwszej dziesiątki wypadła j. n.:

1) Abramski i Stronczyński (Warsz.) 98,7 pkt.
2) Kamocki i Turowicz (Warsz.) 86,3 „
3) Pietrzyk i Żurek (Kraków) 85,9 „
4) Kasprowski i Gawęda (Śląsk) 84,4 „
5) Zwoliński i Kozioł (Lwów) 83,2 „
6) Rutkowski i Klein (Kraków) 82,3 pkt.
7) Urban i Różański (Warsz.) 81,9 „
8) Świetlikowski i Osuchowski (Wilno) 81,1 „
9) Rybakiewicz i Paszkowski (Poleski) 81,0 „
10) Kocjan i Ławruszczuk (Warsz.) 80,4 „

Klasyfikację dalszą znajdziemy w tabeli wyników. Należy zaznaczyć, że podana wyżej punktacja różni się nieco od prowizorycznej, ogłoszonej w dniu zakończenia zawodów i podanej w części prasy. Wyniki prowizoryczne nie były jeszcze zatwierdzone przez Komisję Sportową, która uwzględniwszy zażalenie jednego z zawodników, zmieniła tym samym punktację drugiego i trzeciego miejsca.

Klasyfikacja zespołowa klubów w Kraj. Zaw. Lotn. 1936 — 38

Klub	Miejsce w latach		
	1936	1937	1938
Warszawski	4	1	2
Lwowski	3	2	1
Krakowski	2	8	4
Gdański	1	3	8
Poznański	6	6	9
Śląski	×	—	3
Wileński	×	5	6
Łódzki	×	7	7
Poleski	5	4	5
Pomorski	×	—	—
Lubelski	—	—	—

× oznacza, że uczestniczył, lecz nie był klasyfikowany.



ZESPÓŁ GDAŃSKI

Pp.: Łabiszewski, Pozowski, Morawski, Bachleda, Zielniewicz, Smidowicz Matheus, Gaudyn



ZESPÓŁ POZNAŃSKI

Pp.: Duralski, Kowalski, Skalski, Prohaska, Modlibowska, Karolczak, Korczyńska, Hrynakowska, Rychlicki, Chrzanowski, Krężałek.



Na marginesie tegorocznych K. Z. L.

Ostatecznie, po pięciu dniach pracowitego ciułania punktów po całej Polsce, zakończyliśmy VIII K. Z. L. Zwykle omawiałem na łamach „Skrzydlatej“ regulamin, organizację i przebieg zawodów, poświęcając stronie regulaminowej i punktacji gros uwagi. Tym razem przebieg zawodów i wyniki omówił red. Osiński. Ja chcę zająć się trzema czynnikami, składającymi się na całość zawodów: zawodnikami, kierownictwem zawodów i komisarzami sportowymi na lotniskach.

O zawodnikach niewiele mogę pisać z prostego powodu — sam leciałem również. Objektywnie można jednak stwierdzić, że startu nie odmówił nikt i że „pchali“ się wszyscy w każdą pogodę — z większym lub mniejszym szczęściem, ale bezwarunkowo wszyscy. Stosowali się też wszyscy do przepisów lotniczych i wszyscy się dziwili kolejno, gdy „ziemia“ obkładała ich punktami karnymi, przeważnie niezasłużonymi. Najwięcej współczuję z Kolegami, którzy położyli swe maszyny. Nie z tego powodu, by było to czymś niezwykłym w takich warunkach atmosferycznych, gdy pcha się za wszelką cenę, by — cytuję słowa Pana Ministra Bobkowskiego, powiedziane na otwarciu zawodów — bronić honoru Klubu, który się reprezentuje. Współczuję z nimi, gdy pomyślę o wszystkich formalnościach i procedurze prawnej, zeznaniach, badaniach itp., które ich czekają. Gdy przypadkiem znajduję się czasem w sytuacji grożącej rozbiciem maszyny, w mózgu ciągle huczy myśl o odebraniu licencji, zawieszeniu, opinii i t. p. Ciężkie zadanie bronić barw swego klubu w takich warunkach.

Jeśli chodzi o kierownictwo zawodów, reprezentowane przez kierownika zawodów, p. kpt. Kaczmarczyka, to wszyscy bez wyjątku zawodnicy czują do niego wielką wdzięczność. Nareszcie bowiem mieliśmy zawody takie, o jakich marzyliśmy. Za te loty w złą pogodę jesteśmy p. kpt. Kaczmarczykowi szczególnie zobowiązani. Można lata całe przelatać w klubie i nie przeżyć tego, czego doświadcza się w ciągu jednego dnia takich zawodów. Stosunek do zawodników rzeczowy, stanowczy i prawie że koleżeński sprawił, że tegoroczne zawody trzeba zaliczyć do pierwszorzędnych.

Poziom sportowy zawodów i nastrój psuli jednak komisarze sportowi na poszczególnych lotniskach. Nieznajomość regulaminu i nieprzytomne wprost obkładanie załóg punktami karnymi sprawiły, że z lotnisk załogi odlatywały rozżalone, w bezsilnej złości klnąc los, że ich z danym komisarzem zetknął. Przykłady mówią same za siebie. — Oto kilka.

Rozmowa przy tankowaniu. P. kierownik tankowania grozi załodze 3-ma punktami karnymi. Za co? — „Nie było Pana przy tankowaniu“ — Panie komisarzu, ależ ja skończyłem etap i poszedłem zjeść obiad“.

— „Tak, ale ja mam prawo Panu dać 3 punkty karne“. — „Panie komisarzu, ale ja mam prawo wybierać porę tankowania i mam poza tym prawo zjedzenia obiadu po paru godzinach lotu, z tego część we mgle“. — „To też ja Panu punktów karnych jeszcze nie dałem“.

— Panie komisarzu, czy zarobił Pan kiedy jeden punkt dodatni w swym życiu? A Pan tak hojnie sypie trzema?

Inny obrazek. Przylatuje załoga w czasie b. ciężkich warunków. Pilot robi ślizg przed lądowaniem, oczywiście nisko, bo w ogóle pułap jest niski, i ląduje. Ryms: punkty karne za nieprzepisową rundę! Skrzydło przy kołowaniu potrąciło parasol — punkty karne, ktoś przypadkiem z oparów wyszedł wprost na lotnisko — punkty karne. To b. łatwo obkładać załogi punktami karnymi, gdy się samemu siedzi na ziemi, a załoga ma za sobą 3 godziny lotu kołami po ziemi, w ulewie, z przerywającym od wody motorem.

Inny obrazek. Mechanik przy tankowaniu chowa za plecami książeczkę benzynową. Pilot zapytuje go, co on z tą książeczką robi. Odpowiedź: — „Bo może Pan zapomni podpisać — za to są punkty karne“...

Skręt po starcie — punkty karne, runda za blisko lotniska — punkty karne; tankowanie — punkty karne. Komisarze sportowi przypominali dzieci, którym dano do ręki rewolwery. Jeżeli zawody są dla zawodnika walką, w której nie waha się ryzykować nabicie twarzy, to trzeba wiedzieć, że walczy o nic innego — tylko o punkty. Czy Panowie komisarze sportowi zdają sobie sprawę z tego, że za godzinny lot koszący w kluczu i lądowanie kluczem w czasie burzy można było zarobić 5 punktów maksimum, a równocześnie za głupstwo jakieś stracić 10? Chyba nie znali regulaminu!

Inż. Bolesław Solak

Po trasie Zawodów



Rozjaśniły się nieco oblicza zawodników, zlatujących się z całej Polski na Mokotów w dniu 19 sierpnia, kiedy rozeszła się wieść, że żelazna gwardia Aeroklubu Lwowskiego śpiewa tymczasem: „Wojenko, wojenko...", a miejsca asów w zredukowanym do połowy zespole zajmuje pełna werwy i zapału, lecz nieoszlifowana jeszcze w ciężkich zawodach młodzież pilocka.

A młodzież zacisnęła zęby i uczyniła w duchu tajemnicze śluby.

Przy pięknej, słonecznej pogodzie otworzył Zawody pan minister Bobkowski, załopotały barwną tęczą flagi i donośny dźwięk trąbki pobiegł po mokotowskim polu.

Krajowe Zawody Lotnicze otwarte!

20-go sierpnia. Próba pilotażu. Co dziesieć minut srebrna lub zielona „ósemka" opuszcza Mokotów, kierując się na południo - zachód. Daleko w dole, na jednostajnej zieleni Okęcia, dwie małe, jasne kropeczki. Ciemnie bombardierskie. Trzeba przejść nad nimi dokładnie tam i z powrotem. Niedaleko białe koło zamyka komisję sędziowską, oceniającą surowo spirale i ósemki, a obok przyczaił się mały, jakże maleńki z tej wysokości, lecz groźny prostokąt.

Lwów dotrzymuje tajemnych ślubów. Wszycy siedzą w prostokącie.

Podczas obiadu w YMCA'e czytamy w popołudniowym dzienniku, że Rudek Weigl zajął pierwsze miejsce w pilotażu, a tytuł „Lwów prowadzi w pierwszym dniu" jest dobrą wróżbą na przyszłość.

Popołudniu szukamy spokoju w ciszy Wilanowa, a w namiocie Kara Mustafy dochodzimy do wniosku, że w rozwoju sztuki wojennej w ciągu ostatnich trzech wieków kwestia kwaterunku po macoszemu została potraktowana.

21 sierpnia. Pierwszy etap lotu okrężnego i próba nr. 2, zrzucenie meldunku. Długi lot do Poznania, nudny i monotonny. Mijane latarnie dla lotów nocnych potwierdzają precyzję nawigacji.

Na minutę przed startem w Ławicy, otrzymuję kopertę z treścią zadania próby nr. 2. — Zrzucić meldunek koło dworu Zdziersk, między Barcinem i Łabiszynem. Kątomierz, linijka, podaję kurs pilotowi i... lekkie odprężenie. Ze znalezieniem miejscowości na mapie nie było kłopotu. Teraz tylko odnaleźć ją w terenie. Coraz bliżej i bliżej. Wreszcie na miejscu. Znajdujemy dwór. 2 km na północ! — Już. I jeden na wschód! — Już! Ale chorągiewki nie ma. Zataczamy koło, jedno, drugie, coraz szersze i szersze, coś czerwieni się pod lasem, więc tam! nie — to dziewczynka w czerwonej sukience. Klnę niewinną niewiastę i krążymy dalej. Minuty płyną. W ostatniej, rozpaczliwej, parokilometrowej rundzie, miga czerwonożółta chorągiewka, daleko na wschód od oznaczonego punktu. Pada meldunek i — jazda do Torunia.

Bierzemy benzynę i start do Gdyni. Wiatr przeciwny, pułap obniża się gwałtownie. W Kościerzynie meldunek i skręt na Gdynię. Strzępy chmur muskają wierzchołki wzgórz, draperie deszczu przesłaniają krajobraz. Coraz ciemniej i ciemniej. Pierwsze krople deszczu biją o szybkę. Mijamy Kartuzy, ledwie widoczne z najbliższej odległości. Coraz gorzej. Widoczność zmniejsza się do minimum, chmury schodzą do ziemi. Mkniemy po czubkach drzew w gęstych tumanach pary. Nie widać już nic, tylko migają zarysy gałęzi pionowo pod nami. Strzęp rozmokłej drogi zamajaczył i znikł. To granica nadmorskiej strefy zakazanej. Korzystając z nieznacznych, sekundowych rozrzedzeń mgły, wpadamy w poprzeczną dolinę i kosząc jej dnem mijamy dworzec Zagórze — Rumia. W minutę potem siedzimy na lotnisku. Korzystając z czasowego zamknięcia startu, zmieniamy świece w silniku. Lecz pogada nie wykazuje tendencji na lepsze, więc po godzinie start otwarty. Zaraz za torem wpadamy znów w nieprzejrzaną mgłę, w której toną wzgórza aż do podstaw. Widoczność w przód — zero. Idziemy na wysokości koron drzew. Uwaga nastawiona tylko na jedno — nie nadziać się na zbocze. Grube krople deszczu zaczynają coraz gęściej siec szybki ochronne. Dzięki niezwykłej dokładności nowych map 1:300.000, przynoszącym chlubę Wojskowemu Instytutowi Geograficznemu, wychodzimy w tych nieprawdopodobnych warunkach wprost na Kartuzy, skąd po zrzuceniu meldunku skręcamy na Bydgoszcz. Pogoda na chwilę się polepsza, by w parę minut potem przesłonić nam wszystko mgłą i ulewnym deszczem. Woda wciska się wszędzie, zalewa mapy i co gorsze — okulary. Wreszcie trzeba je zrzucić, i mimo bolesnych uderzeń kropel w twarz i oczy, lecieć bez żadnej ochrony. Na szczęście nowa magistrala kolejowa Śląsk — Gdynia niedaleko za Kościerzyną pokrywa się niemal z trasą lotu i już bez żadnych zakrętów prowadzi do Bydgoszczy. Poczciwy tor uchronił nas przed koniecznością wychylania i narażania oczu na bolesne uderzenia wody.

W Bydgoszczy na lotnisku nastrój podniecony. Wieść o fatalnej pogodzie przyszła, gdy większość maszyn była już w powietrzu. Zaczynają napływać wiadomości o przymusowych lądowaniach, na szczęście niegroźne. Tu podwozie, tam śmigło, tam może nawet kasacja, lecz załogi całe i zdrowe.

Ciężkie godziny przeżyło Kierownictwo Zawodów, gdyż pewien nerwowy kibic jednego z Aeroklubów, towarzyszący na trzynastce swej ekipie, który

„zbladłe, zsiniałe miał lica,
śmiechem okropnym usta wykrzywił,
krwią mu nabiegły źrenice..."

przybiegał nieustannie od telefonu, szepcząc ponuro: „Panie kapitanie, Skalski rozbity, — dwa trupy... Kurec rozbity, trzy trupy... Markowski leży, pięć trupów..." — W ten sposób usłał

trupami najpierw detalicznie, a po tym już hurtem (conajmniej po cztery razem), całą trasę Gdynia — Bydgoszcz, nie oszczędzając nawet przedstawicieli władz, uśmiercił bowiem z zimną krwią również i kpt. Witakowskiego, lecącego w charakterze przedstawiciela Kierownictwa do Gdyni.

Prawdopodobnie cały kwiat młodzieży lotniczej znalazłby się w tym dniu na cmentarzu, gdyby nie to, że p. kpt. Kaczmarczyk, odebrawszy od jednego z nieboszczyków „własnoustną" relację z wypadku, zapowiedział ponuremu mordercy, noszącemu jak dla ironii pieszczotliwie brzmiące miano, że go zastrzeli na miejscu, jeżeli uśmierci jeszcze jednego choćby zawodnika.

Straty techniczne były jednak poważne. Najmocniej ucierpiał Aeroklub Poznański, uszkodziwszy trzy samoloty, Aerokluby Warszawski, Krakowski i Wileński — po jednym.

Znamiona prawdziwej tragedii osobistej kryła w sobie kraksa samolotu warszawskiego, pilotowanego przez inż. Markowskiego, jednego z najstarszych i najbardziej zasłużonych członków Aeroklubu Lwowskiego, który zmuszony względami technicznymi do zmiany barw klubowych, startował po raz pierwszy w zespole warszawskim.

Żartobliwa fama ochrzciła go z miejsca mianem Wallenroda, co niezwykle ambitny i wrażliwy ten zawodnik naprawdę wziął do serca.

Tusiu Kochany! Bądź pewien, że nie żadna złośliwość, lecz wisielczy humor zrodził ten przydomek, a przymusowe lądowanie w takich warunkach, nikomu najmniejszej ujmy nie przyniosło,



„Samotnik" wileński, p. W. Kurec, duchem i ciałem zastępujący całą załogę z kolegami ze swego zespołu

tym bardziej zaś nie przyniesie triumfatorowi orientacji seniorów w roku 1936 i zeszłorocznemu zwycięzcy z Inowrocławia.

22-go sierpnia przy niskim pułapie rozpoczęliśmy drugi etap, Bydgoszcz — Wilno. Do Lidzbarku nic ciekawego. W Lidzbarku przed startem koperta z zadaniem próby nr. 3. Samolot, lecący z szybkością 120 km/godz., po 43 minutach lotu na kursie 123° wylądował przymusowo. Znaleźć go!

Po 86 kilometrach duży biały krzyż, koło niego cyfry 335 — 09; zmieniamy kurs na 335 i po 9 kilometrach na skrzyżowaniu dwu obsadzonych drzewami dróg — spostrzegamy zieloną RWD-8, przyczajoną pod drzewami. Poleciał biało-czerwony meldunek i mkniemy do Czerwonego Boru. Po tym Augustów w obramowaniu swych przecudnych jezior. Punkt kontrolny leżał już zgodnie z zapowiedzią, nie tak, jak przed dwoma laty.

W Suwałkach zaopatrzenie. Żołnierze pomocy technicznej chcą zakręcić śmigło, lecz pan porucznik nie pozwala. Na to są zawodnicy. Poczciwi chłopcy z żalem patrzą, jak zmęczony obserwator odpina pasy spadochronu, pasek, zrzuca kurtkę skórzaną, wyjmuje przewody awiofonu i słuchawki, i wreszcie zarzuca śmigło. Za to po tym żołnierze (pan porucznik zapewne przez niedopatrzenie nie wydał zakazu) prześcigają się w pomocy przy ubieraniu obserwatora. Jeden zapina kurtkę, drugi dociąga pasy spadochronu, trzeci montuje awiofon. Nie należało to do ich obowiązków. Podziękował im tylko obserwator, którego nigdy pewnie w życiu nie spotkają. Ale oni wiedzieli, że my od wielu godzin, nie jedząc i nie pijąc, lecimy w deszczu i mgle. Oni byli ludźmi — więc dziękuję im raz jeszcze.

Trasa Grodno — Wilno to przedsionek egzotycznej Litwy. Lasy i puszcze. Do sąsiada po zapałki idzie się czasem i sześć godzin. Lecz tu nikt się nie śpieszy. Bo i po co?

W przemiłym Wilnie żałujemy, że jeden wieczór dano nam tu spędzić.

Ze szczytu Zamkowej Góry, spod ruin zamku Gedymina patrzymy na zasypiające miasto kościołów, przecięte wstęgą Wilii.



Łodzianie

23-go sierpnia startujemy do Lidy. Ostatnie lotnisko w Polsce, gdzie jeszcze nie byłem, wita nas skąpane w promieniach słońca. Lecz nie ma czasu na opalanie. Lida została za nami.

Nad puszczą Białowieską chcemy koniecznie ujrzeć żubra, lecz gęste korony zwartych drzew rezerwatu kryją zazdrośnie swe skarby. Na prawo miga pałacyk myśliwski w Białowieży.

W Białej Podlaskiej czeka nas już pomoc techniczna w postaci Stasia Sędzika. Benzyna oczywiście przygotowana, wszystko załatwione. Wypycha nas do bufetu, gdzie już był, żeby sprawdzić, czy nam coś przypadkiem nie zaszkodzi. To możemy jeść, tamtego nie wolno, bo niedobre. Papierosy, jeżeli chcemy, ma przy sobie. Mamy jeszcze chwilę odpocząć, maszyny on sam zapuści. Jeżeli nam przypadkiem humor nie dopisuje, opowie zaraz parę kawałów, nie przestając równocześnie załatwiać tysiąca innych spraw. Gdybym się chciał położyć na słońcu, rozwaliłby natychmiast najbliższy hangar, żeby obserwator przypadkiem się nie zmęczył, zmuszony do przejścia dwadzieścia kroków dalej.

Jeżeli mi kiedy ktoś ośmieli się powiedzieć, że jest na świecie lepszy opiekun techniczny, uczynię mu natychmiast dzieci sierotami, a młodą małżonkę wdową...!

Mijając metę etapowego lotniska we Lwowie, ujrzeliśmy samolot nr. 1, stojący w pobliżu litery T z zatrzymanym śmigłem. Ponieważ jednak z powodu niskiego pułapu, lądowanie ze stojącym śmigłem zostało odwołane i odpowiednich znaków na lotnisku nie wyłożono, więc surowy komisarz ukarał pechowego pilota punktami karnymi. W ogóle samolot nr. 1 miał wybitną zdolność absorbcji punktów karnych, co podkreślił wesoły szef ekipy warszawskiej, mówiąc, że ponieważ kolega O. był pierwszy na każdym lotnisku, więc witano go wszędzie trzykrotnym: Hip! Hip! Hurra! i — trzema punktami karnymi.

Wśród deszczu i niskich chmur dotarliśmy w dniu 24 sierpnia do Krakowa. Po godzinnej przerwie, spędzonej w nastroju serdecznej gościnności członków Aeroklubu Krakowskiego z pp. mjr. dr Michalikiem i mjr. Wojciechowskim na czele, ruszyliśmy do Katowic.

Pułap począł znów zniżać się do ziemi, mgła przesłoniła widnokręg. W ciężkich warunkach zbliżaliśmy się do stolicy Śląska. Urwane błyski obrotowego reflektora przebijały niezdrową atmosferę, otaczającą lotnisko katowickie, atmosferę przesyconą dymem, mgłą i milionami punktów karnych, przyczajonych na każdym kroku na ziemi i w powietrzu, wyglądających złośliwie, niby małe chochliki, z pod każdej trawki lotniska, nawet z pod parasola Komisji Lotniskoowej.

Cudownym jakimś zbiegiem okoliczności, wyszliśmy za to z pod obstrzału Komisarza, kierując się na Częstochowę.

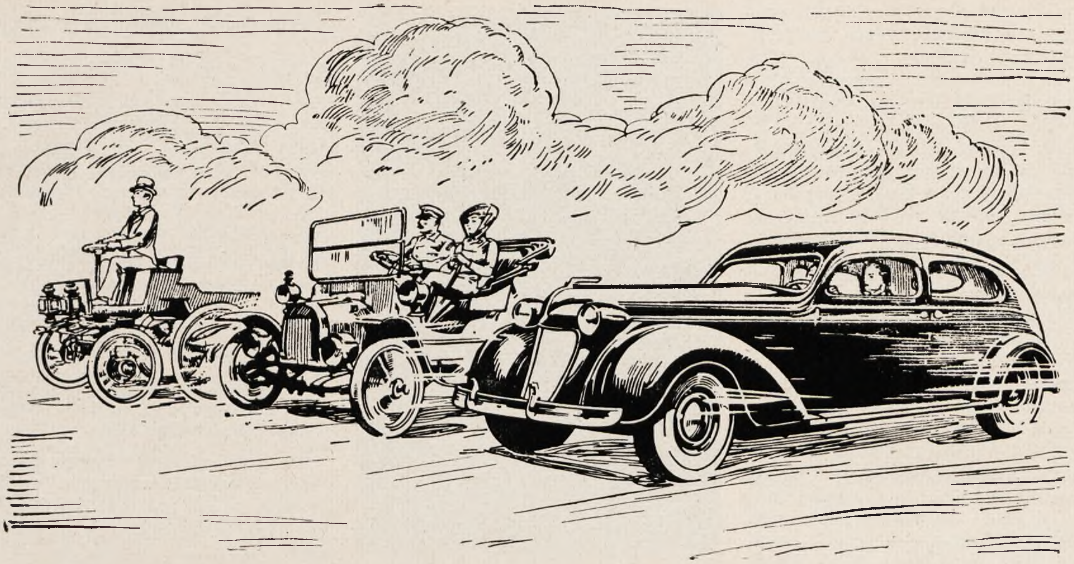
Próba nr. 5. Na minutę przed startem dostaję trasę lotu na spostrzegawczość. Zanim zdążyłem ułożyć mapę na deseczce swojej i pilota, byliśmy w powietrzu. Pułap coraz niższy, nie przekracza stu metrów. Chmury pędzą chwilami po wierzchołkach drzew, woda zalewa okulary. Przed Radomskiem widzę, że zeszliśmy na lewo od początku trasy ze znakami. Ostry skręt w prawo, minuta lotu, wiraż w lewo, pod nami wyrasta duża litera E. Pierwszy znak! Pędzimy po prostej, na wysokości dwudziestu metrów. Chcąc nanieść drugi znak, spostrzegam z przerażeniem, że mapa rozmokła zupełnie, ołówek drze ociekający i nasiąknięty wodą papier, nie zostawiając żadnych śladów. Nie tracąc czasu, wyciągam kawałek czystego papieru i chroniąc go troskliwie przed kroplami, znaczę na nim mijane znaki, szkicując naprędce otaczające szczegóły terenu. Lecimy teraz po trasie krzywej, więc busola na nic. Jedna chwila nieuwagi, i nie znajdziemy się więcej! Leje coraz gorzej, okulary już dawno zrzuciłem, oczy bolą od bijących kropel wody. Przez wysiłek precyzyjnego prowadzenia, przez uczucie zimna, wody i bólu oczu, przez gorączkę szkicowania terenu i znaków, przebija wciąż trzecia myśl, trwożna i niespokojna: czy mapa pilota nie zamoknie, i czy zdołam przenieść na nią swe odręczne szkice? Wreszcie trasa kończy się dużym kołem, w którym bez wielkiego wysiłku odnajdujemy patrol motocyklistów. Stąd już prosto do Łodzi. Druga mapa na szczęście sucha. Ze swego szkicu, punkt po punkcie przenoszę na mapę znalezione znaki i miejsce postoju patrolu. Mijamy Pabjanice. Patrzę na zegarek. Zdążyliśmy na pewno. Może nie wszystkie znaki będą dokładne, może szkic okolicy nie zawsze był wystarczający, lecz większość uratowana. Więcej w tej sytuacji zrobić nie mogliśmy.

Mijamy linię mety i po wylądowaniu oddajemy mapę w zaklejonej kopercie. Wreszcie chwila wytchnienia.

Przed nami ostatni etap: Łódź — Warszawa, lot w kluczu. Lecz musimy zaczekać na resztę zespołu. Na razie można coś zjeść i odpocząć, choć chwilę odpocząć.

Wreszcie przybywa reszta. I oni muszą chwilę wytchnąć. Opieka techniczna nalewa benzyny. Wreszcie prowadzący melduje gotowość odlotu. Startujemy jako klucz nr. 6. Godzina 17.30. Niskie chmury przewalają się nad lotniskiem. Rolujemy schodami, szybko ale równo. Wykręcamy pod wiatr, sygnał: „Gotowi", pełny gaz, i — tragedia!! Przed prawoskrzydłowym przyczaiła się zdradliwa kałuża rozmokłej gliny —i ruszywszy zaledwie z miejsca, utknął prawym kołem, obracając się w miejscu o 360⁰! Oczywiście, zanim wystartował ponownie, reszta klucza była już dawno w powietrzu. A no trudno! Pierwsze punkty diabli wzięli. Rundę nad lotniskiem zrobiliśmy już prawidłowo. Bierzemy kurs na Warszawę. Wkrótce coraz niższe chmury i zwiększające się zamglenie zdusiło nas całkiem do ziemi. Nad Łodzią przeszliśmy na wysokości kominów fabrycz-





Dziad, ojciec i syn.

Dziad, ojciec i syn — trzy pokolenia używają oleju MOBILOIL.
Czy to jest tradycja? Zapewne — ale nie tylko tradycja konsumentów, bo młodzież nie pyta, czy coś pochodzi z dawnych czasów, ale beztrosko sięga po to, co jest nowe i najlepsze.
Jeżeli w tym wypadku to coś pochodzące z dawnych czasów, jest jednocześnie najnowsze i najlepsze—należy szukać przyczyny w tradycji wytwórców: VACUUM OIL COMPANY. Firma ta przed przeszło 70 laty postawiła sobie zadanie wytworzenie najodpowiedniejszego oleju do każdego celu — zdając sobie sprawę, że najlepszy olej musi być jednocześnie najtańszym, i nigdy nie miała powodu do odstąpienia od tej zasady. Potwierdziło to przeszło 70-letnie doświadczenie.

F-a VACUUM OIL COMPANY powstała u kolebki wieku techniki. Rozwój niezliczonych dziedzin przemysłu jest nierozdzielnie związany z jej imieniem.
Co roku f. Vacuum Oil Company rozstrzyga około 25.000 zagadnień w sprawie gospodarki smarnej. Wiele z tych zagadnień stanowiło dla przemysłu i handlu kwestię życia i śmierci. Dziś f-a Vacuum Oil Company opiera się na przeszło 70-letnim doświadczeniu, a MOBILOIL uważany jest w całym świecie za uosobienie pojęcia wysokiej wartości i niezawodnych zalet. Oleju tego używają miliony automobilistów, bo wiedzą, że daje on możność spokojnej i pewnej jazdy, jak również umożliwia osiągnięcie większej wydajności, a ponadto najlepiej konserwuje maszynę.
MOBILOIL przyczynił się do szybkiego rozrostu techniki automobilowej i dopomaga do jej dalszego rozwoju.



GARGOYLE **Mobiloil**

VACUUM OIL COMPANY S.A.

nych. Po tym jeszcze niżej. Przed nami coraz niewyraźniej. Mgła gęstnieje. Tylko prostopadle w dół coś widać. Trzy samoloty zbite w ciasnym kluczu mkną nisko nad polami i łąkami, przeskakując wynurzające się nagle drzewa lub budynki. Powoli zapada zmrok, przyśpieszony gęstym, nieprzenikliwym zwałem chmur. W blasku pierwszych błyskawic wpadamy na tor, który zaprowadzi nas do samej Warszawy.

Przed nami burza. Podwójna linia toru, majacząca w mroku, niknie zupełnie w gęstych festonach wody. Ulewa ogarnia nas nagle. Zrzucamy okulary, zalane wodą, bo jedno sekundowe niedopatrzenie, to groźba zderzenia. A nie rozejdziemy się za nic! Czuję to doskonale, i wiem, że wszyscy o tym samym w tej chwili myślą. Za nic!! Tor błyska w dole jasną wstęgą w blasku coraz częściej bijących piorunów. Ostry zapach ozonu chwilami wyraźnie czuć w powietrzu. Natężenie ulewy chwilowo maleje, by za minutę znowu zasłonić wszystko nieprzejrzaną, ciemniejącą już zasłoną. Reflektory parowozów z trudem przebijają gęstą przestrzeń. Chwilami widać lokalne pożary, wzniecone gwałtownymi wyładowaniami burzy. Rozświetlające ciemność błyskawice znaczą fantastyczne linie i rysunki na coraz ciemniejszym niebie. Wreszcie oprócz lecących obok, skrzydło w skrzydło, samolotów i majaczącego wprost pod nami toru, nie widać nic. Ulewa jest tak gwałtowna i gęsta, że nawet błyskawice nie ukazują nic, prócz skrzących strumieni wody. Płyną minuty i kwadranse. Wreszcie z prawej strony słabiutki, czerwony obrzask usiłuje przebić ścianę wody i ciemności. To płoną światła lotniska na Okęciu. Stamtąd skierowujemy się wprost na Mokotów i zatoczywszy nad dachami hangarów przepisową rundę, lądujemy kluczem w zapadającej nocy.



Panie Ewa Korczyńska i Wanda Modlibowska

Nie zdążywszy jeszcze wysiąść z maszyn, wpadamy w objęcia drogiego wodza, kpt. Kaczmarczyka.

Nie wiem, czy kiedy dotychczas zdarzyło się, by Kierownictwo i Zawodnicy czuli się tak blisko związani węzłami, które nigdy chyba się nie rozluźnią.

Nie wiem nawet, czy następnego dnia podczas ogłoszenia wyników, byliśmy bardziej szczęśliwi, jak w owej chwili.

Stanisław Kozioł

Służba zdrowia lotnictwa cywilnego

W Dzienniku Ustaw Nr. 44 ukazało się rozporządzenie ministrów Komunikacji i Opieki Społecznej o służbie zdrowia w lotnictwie cywilnym. Tekst rozporządzenia opracowały został w porozumieniu z ministrami Spraw Wojskowych i Spraw Wewnętrznych. Rozporządzenie oparte jest na zasadach, uchwalonych przez międzynarodową konwencję sanitarną, dotyczącą komunikacji powietrznej.

Prowadzenie spraw służby zdrowia lotnictwa cywilnego powierzone zostaje I. B. L. L.-owi, którego kierownik jest szefem służby zdrowia lotnictwa cywilnego i jako taki podlega w zakresie tej służby Ministrowi Komunikacji. On też wyznacza lekarzy, którzy za zgodą Ministra Komunikacji będą sprawować funkcje lekarzy służby zdrowia lotnictwa cywilnego poza Warszawą.

Na terenie całego kraju powstać ma sieć przychodni lotniczo - lekarskich, zorganizowanych przy poradniach sportowo-lekarskich PUWF-u, i sieć pogotowi lotniczo lekarskich, działających na terenie każdego portu lotniczego.

Poradnie lotniczo - lekarskie mają przeprowadzać wstępne badania dla kandydatów na członków załogi statków powietrznych. Pogotowia lekarskie mają czuwać nad bezpieczeństwem i porządkiem sanitarnym na lotniskach i nieść pierwszą pomoc w wypadkach lotniczych.

Dla skoordynowania zainteresowań poszczególnych ministerstw w sprawach służby zdrowia lotnictwa cywilnego powołana zostanie stała Komisja służby zdrowia lotnictwa cywilnego jako organ doradczy i opiniodawczy Ministrów Komunikacji i Opieki Społecznej, której kierownikiem będzie dyr. Dep. Lotnictwa Cywilnego.

W skład Komisji wejdą: kierownik IBLL oraz delegaci min. Opieki Społ., Dowódcy Lotnictwa, Dept. Zdrowia MSWojsk., PUWF i biura sanitarnego Min. Kom. Gdy rozważane sprawy będą dotyczyć „Lotu“, w skład komisji wejdzie dyrektor „Lotu“, gdy będzie mowa o lotnictwie sportowym i szybowcowym — sekretarz gen. ARP, lub przedstawiciel Zarz. Gł. LOPP.

W części drugiej rozporządzenie zajmuje się bardziej szczegółowo zasadami służby zdrowia lotnictwa cywilnego:

Każda osoba pragnąca zostać członkiem załogi statku powietrznego, lub dokonywać skoków spadochronowych z pokładu takiego statku, musi przejść przez badanie komisyjne w IBLL. Na podstawie badania Komisja sporządza orzeczenie, które przesyła do instytucji zainteresowanej. Na dowód dodatniego wyniku badania każda osoba badana otrzymuje książkę zdrowia, sporządzoną według specjalnego wzoru. Otrzymujący taką książeczkę, o ile jest członkiem załogi samolotu komunikacyjnego, winien zgłaszać się na badanie co 6 miesięcy, członkowie załogi innych statków powietrznych co 12. Badaniu poddać się muszą również wszyscy ci, którzy przebyli poważniejszą chorobę, lub wypadek.

Rozporządzenie poza tym określa warunki, jakim winni odpowiadać kandydaci na członków załogi statków powietrznych.

Do służby w lotnictwie komunikacyjnym mogą więc być dopuszczeni jedynie mężczyźni w wieku ponad 21 lat.

Członkiem załogi samolotu lub balonu może być mężczyzna lub kobieta po ukończeniu 19 lat.

Pilotem szybowcowym może być kandydat lub kandydatka, który ukończył lat 16-cie.

Kandydaci, szkoleni na kursach przysposobienia wojskowego lotniczego, muszą odpowiadać warunkom przewidzianym dla personelu wojskowego.

W myśl rozporządzenia na każdym lotnisku, czy szybowisku, przeznaczonym do stałej komunikacji lotniczej lub na którym odbywa się szkolenie, powinno znajdować się pogotowie lotniczo-lekarskie. Na lotniskach szkolnych takie pogotowie musi być zorganizowane już teraz, jako pogotowie tymczasowe.

Pogotowie lotniczo-lekarskie winno posiadać pomieszczenie dla chorych, czy rannych, apteczkę podręczną typu zatwierdzonego przez IBLL, środki do przenoszenia, a na większych lotniskach do przewożenia rannych.

Niezmiernie ważnym dla wszystkich pilotów sportowych jest wprowadzenie do kursów teoretycznych pilotażu nauki ratownictwa. Z umiejętności tych będą wszyscy egzaminowani w czasie egzaminu na licencję turystyczną.

Poza tym dowódcy statków powietrznych obowiązani są przez nowe rozporządzenie do prowadzenia zapisków sanitarnych w rubryce „uwagi“ książki pokładowej samolotu i do zgłaszania wszelkich wypadków zachorowania na pokładzie statku powietrznego.

Cytowane w obszernym skrócie rozporządzenie weszło w życie z dniem 1 sierpnia i na jego zasadzie IBLL zaczął już wydawać badanym „książki zdrowia“.

Pod niebem Rumunii

Początek maja upłynął w Aeroklubie Lwowskim pod znakiem lotu do Rumunii. Gorączkowo stukały maszyny do pisania, nerwowe dzwonki telefonów co chwilę rozbrzmiewały w sekretariacie, „trzynastka" utrzymywała stałą, codzienną komunikację z Warszawą, wożąc do stolicy organizatorów lotu — członków P. A. Z. Z. M. „Liga".

Nadszedł wreszcie upragniony dzień startu. Wczesnym rankiem 9 maja b. r. lotnisko skniłowskie żegnało nas rozbudzone wschodzącym słońcem i warkotem szesnastu RWD.

Wystartowały 3 szybowce za zielonymi „ósemkami". Klucz motorowo-szybowcowy leciał pierwszy, za nim kolejno podrywały się z murawy lotniska klucze „ósemek", „piątek", „trzynastek" i wreszcie akrobacyjnych „dziesiątek". Pod kadłubami maszyn i szybowców przesuwały się wsie i miasteczka polskie, lasy i łany zbóż.

Mjr E. Peterek, szef ekipy, prowadził klucz szybkich RWD-5. Lecący w charakterze pasażerów kierownicy raidu, członkowie Ligi, pp. Nowacki, Lewicki, Adamowski, pospieszali również na „piątkach".

W odstępach parominutowych przeszły wszystkie maszyny bramę wlotową w Sniatynie, kierując się do pobliskich Czerniowiec.

Już odczepiły się szybowce i z przyzwyczajenia udały się na poszukiwanie „kominów". Antoniak na „Sokole" zakreślał nad lotniskiem pętle i „renwersy". Efektowny korkociąg i looping, zakończony lądowaniem koło hangaru, wywołały podziw zebranej publiczności dla brawury pilota i maszyny, która pierwsza dotknęła ziemi rumuńskiej. Niebawem spłynęły do lotniska z warkotem śmigieł klucze biało-czerwonych samolotów. Nad Czerniowcami szły spiralą w górę 2 szybowce: PWS i CW-5.

Szybko załatwiono sprawy celne i paszportowe, — wkrótce cała ekipa udała się do hotelu „Palace". Przyjęcie w obecności władz wojskowych i cywilnych oraz przedstawicieli konsulatu i miejscowej Polonii przeciągnęło się do godzin popołudniowych. Przy dźwiękach melodii polskich i rumuńskich czas mile upływał. Toasty i przemówienia, ożywione i serdeczne rozmowy z uczestnikami lotu tworzyły atmosferę przyjaźni polsko-rumuńskiej.

W godzinach popołudniowych cała ekipa zebrała się na lotnisku. Czerniowce miały nas zobaczyć jeszcze raz za tydzień, — w drodze powrotnej do Polski.

Krótkie i nieco rozmokłe wskutek długotrwałych deszczów lotnisko sprawiło nielada kłopot dla PWS-a i CW-5, które za zielonymi ósemkami nie mogły wystartować z Czerniowiec. „Sokół" poderwał się z trudem na końcu lotniska, za nim podążyły w kierunku na Jasi klucze maszyn motorowych. W ślad za polskimi maszynami odleciała wspaniała limuzyna „Stinson", wioząc na pokładzie członków zarządu rumuńskiej Ligi A. R. P. A. (L. O. P. P.). Towarzyszyli nam oni i opiekowali się nami w ciągu całego raidu.

Wolne miejsce w RWD-13 zajął radca ambasady w Bukareszcie, p. Nosowicz, niestrudzony nasz opiekun i przewodnik po rumuńskiej ziemi.

W ciepłe, wiosenne popołudnie zdążali lwowiacy do stolicy Mołdawii, uroczego Jasi. Zostały za nami Dorohoi, Botosani, — wkrótce odnaleźliśmy malowniczo położone na wzgórzu lotnisko w Jasi. Trójka „ósemek" pod wodzą dr Nielubszyca z Wilna z prok. Rowińskim z Katowic i p. Słodkiewiczem ze Lwowa u boku, sympatycznymi towarzyszami raidu, siedała pierwsza w zwartym szyku koło chorągiewki startowej.

Na lotnisku kompania honorowa, oficerowie pułku lotniczego, szkoły i masa publiczności. Nadleciała wreszcie trójka „dziesiątek", — niskim koszącym lotem przedefilowali Szarek, Żabski, Zwoliński nad zebraną publicznością, jak trzy biało-czerwone rakiety wyprysnęli w górę, rozlecieli się w trzy strony, w wspaniałych ewolucjach wstrzymali w bezruchu tłumy, zebrane na lotnisku — i znów spłynęli razem do lotniska, — skrzydło przy skrzydle.

Jazgot rolujących maszyn mieszał się z oklaskami zachwyconych akrobacją tłumów.

I znów wspaniały bankiet przy dźwiękach orkiestry. Podejmowali nas oficerowie pułku lotniczego. Miasto zasypiało w ciszy, gdzieś tylko zatrzepotała flaga rumuńska, — tysiące ich zwisało z okien i balkonów w oczekiwaniu wielkiego dnia święta narodowego Rumunii.

W dniu 10 maja od wczesnego ranka zdążały do miasta oddziały wojsk, poprzedzane orkiestrą. O 12-ej w południe poproszono nas na trybuny honorowe. W towarzystwie najwyższych władz wojskowych i dygnitarzy miasta spoglądaliśmy na defiladę. W blaskach słonecznych przemaszerowały wspaniale wyekwipowane jednostki armii rumuńskiej. Z najwyższym podziwem spoglądaliśmy na sprzymierzone z nami wojsko, strzegące całości i niezależności Wielkiej Rumunii. Po imponującej rewii wojskowej jeszcze jeden bankiet w wytwornej restauracji i odlot do Bukaresztu.

Silny czołowy wiatr, odległość 350 km — stwarzały nielada trudności dla maszyn z szybowcem i pojedyńczymi zbiornikami.

Piękna trasa lotu nad wschodnią partią Alp Transylwańskich, ogromne lasy, rzeki i jeziora nęciły oczy uczestników lotu.

Część maszyn z braku benzyny usiadła na lotnisku w Buzan, 100 km przed Bukaresztem. Nie oczekiwano tam przylotu maszyn w uroczystym dniu święta narodowego. Powstały trudności w zaopatrzeniu w benzynę wszystkich samolotów, to też kilku tylko szczęśliwców wystartowało zaraz w dalszą drogę do Bukaresztu. Punktualnie według programu przyleciały na lotnisku Baneasa pod Bukaresztem klucze „piątek", „trzynastek" i „dziesiątek". Pogoda się psuła.

Późnym wieczorem były jeszcze w powietrzu 2 zielone RWD-8. Lecieliśmy razem z inż. Markowskim. Za prawą burtą już dawno ukryło się słońce, — ciemne, niskie chmury przytłaczały nas do ziemi, na celuloidowych osłonach spływały strugi deszczu... Błysnęła latarnia lotniskowa Bukaresztu... Szarzejąca ziemia okryła się ciemnym płaszczem nocy, — otuchy dodawała mrugająca latarnia. Za jakiś czas zalśniło się od kolorowych lamp lotnisko Baneasa. Siedliśmy gładko. Czekali nas koledzy piloci, czekali ci, którzy wyszli na powitanie. Nastąpiła uroczysta prezentacja przed ks. Bibesco, prezesem F. A. I., i bankiet wydany przez ministra lotnictwa, gen. Teodorescu.

Olśnił nas przepych stolicy Rumunii. Wspaniałe przyjęcie wydane przez Królewski Aeroklub i A. R. P. A. z koncertem orkiestry narodowej, znanej z wystawy w Paryżu, pełne serca przyjęcie przez Ligę kolej. w Snagort, entuzjastyczne przemówienia i owacje na cześć lotnictwa polskiego i rumuńskiego, toasty na cześć zaprzyjaźnionych narodów, polskiego i rumuńskiego i najwyższych ich Zwierzchników — towarzyszyły naszemu pobytowi w stolicy.

Piloci i członkowie „Ligi" złożyli wieniec na grobie Nieznanego Żołnierza, wzięli udział w ceremoniach pogrzebowych Wielkiego Poety i Męża Stanu Oct. Gogi i w uroczystościach z okazji rocznicy zgonu Wielkiego Marszałka Polski. Upłynęły 3 dni pobytu w Bukareszcie, w najbardziej nowoczesnym mieście Europy. Wspaniałe, gigantyczne budowle, ogromne muzea ze wzruszającym, pełnym pamiątek muzeum wojska, — ogromne ogrody, bajecznie oświetlone fontanny i girlandy kwiecia tworzyły symfonię piękna tego cudownego miasta i wywoływały podziw dla twórczego ducha Wielkiej Rumunii.

Ze staropolską gościnnością podejmował nas konsul R. P. w Bukareszcie, p. Pomiński, a oficjalne przyjęcie w nowoutworzonej ambasadzie zgromadziło najwyższych przedstawicieli rządu i świata kulturalnego Bukaresztu.

Okrzyki na cześć Króla Karola i Prezydenta Rzeczypospolitej obok przemówień dygnitarzy i lwowskich studentów - pilotów tętniły nutą najgłębszej serdeczności, na której rośnie i potężnieje przyjaźń obu narodów.

Minęły piękne dni, spędzone w Bukareszcie...

Rankiem 13 maja cała ekipa wystartowała do Constanzy.

Niemal równocześnie wszystkie klucze maszyn z „Sokołem" na czele zjawiły się nad uroczym portem Morza Czarnego, wywołując podziw zebranych tłumów.

Popis akrobacji i lądowanie w szyku zgrabnych RWD. zakończyły część lotniczą imprezy. Podzieleni na grupy zwiedzaliśmy miasto i port, oraz pobliskie słynne plaże z gigantycznymi hotelami w Hamaia i Carmen Sylva. Wraz z nami przylecieli do miasta, gdzie żył podobno Owidiusz, — dziennikarze i studenci z Bukaresztu. Toteż bankiet w hotelu „Venezia" upłynął w niefrasobliwej, wesołej, studenckiej atmosferze.

Nastąpił powrót do Bukaresztu i jeszcze jedna noc w tym czarownym mieście. Najelegantszy dancing „Melody" zgromadził towarzystwo polsko-rumuńskie, znajome już dobrze z Constanzy.

Na drugi dzień opuściliśmy Bukareszt podzieleni na 2 grupy. RWD-13 i 5 uda-

ły się piękną „alpejską" drogą na Cluj. „Ósemki" i „dziesiątki" poleciały do rumuńskiego „Dęblina", jakim jest miasteczko Tecuci.

Pierwsza grupa odbyła cudowny lot nad oświeżonymi łańcuchami Alp Transylwańskich. Majestatycznie leciał klucz RWD-13 i RWD-5 wśród chmur w mroźnym powietrzu na wysokości do 3.000 m. Przez okna chmur wyglądały malowniczo położone miasta: Campulung, Sibiu... Po 2½ godzinach lotu ujrzeliśmy Cluj, miasto i lotnisko. historyczne z powodu przylotu z obczyzny już na wolną ziemię rumuńską króla Karola. Płyta kamienna na lotnisku wskazuje miejsce, gdzie dotknęły rumuńskiej ziemi koła samolotu królewskiego.

Uroczyste powitanie naszych pilotów, kompania honorowa, prezentująca broń, hymny polski i rumuński i — wpadliśmy znów w sympatyczne towarzystwo studentów miejscowego uniwersytetu. Z nietajonym rozrzewnieniem witał nas konsul polski, spoglądając na piękne nasze samoloty i opalone już dobrze rumuńskim słońcem twarze. Miłą niespodziankę zgotowali nam rumuńscy studenci, zapraszając członków polskiej ekipy do swych prywatnych mieszkań. Przemiły dzień w Cluj spędziliśmy w prawdziwie domowej atmosferze rumuńskich rodzin. Bankiet w gmachu uniwersytetu, a następnie dancing w wytwornym nocnym lokalu w towarzystwie studentek i studentów, pozostawił niezatarte wrażenie na uczestnikach lotu. Z zaciekawieniem oglądano następnego dnia nasze samoloty, dopytując o cenę polskich maszyn i szybowców.

Druga grupa naszych pilotów spędziła bodajże najpiękniejszy dzień raidu w Tecuci. W szczerej, koleżeńskiej atmosferze odbył się bankiet, wydany na cześć polskich pilotów przez młodych adeptów lotnictwa w wojskowej szkole w Tecuci. Oficerowie szkoły i młodzi piloci spędzili z naszymi pilotami piękny wieczór.

Nieprzygotowane, improwizowane przemówienia pp. Christmanna i Szarka porwały rumuńskich lotników. Odpowiadał dowódca Szkoły z łzą w oku: „zrodziła się i wyrosła jak piękny kwiat prawdziwa lotnicza przyjaźń, wszyscy znaleźliśmy wspólny temat rozmowy, wszyscyśmy bowiem tutaj lotnikami"... Z niekłamanym żalem odlatywali z Tecuci lwowscy piloci, bardzo serdecznie żegnali nas rumuńscy podchorążowie i podoficerowie, wręczając p. Christmannowi adres pochwalny dla gen. Rayskiego.

W niedzielę spotkała się cała ekipa polska na lotnisku w Czerniowcach. Po wspaniałych popisach „dziesiątek", o których pisała już cała prasa rumuńska, wystartował na „Sokole" mjr Peterek. Płynna szybowcowa akrobacja łącznie z „immelmannem" i całym szeregiem „beczek", zachwyciła i wprawiła w zdumienie rumuńskich pilotów i publiczność. Lądowanie z loopinga, zakończone wybiegiem tuż przed hangarem, wywołało nie burzę, ale huragan oklasków.

Jeszcze jedno przyjęcie, wydane przez prefekta miasta, płk. Teodorescu, znanego w Czerniowcach wielkiego przyjaciela Polaków, — serdeczne pożegnanie z rumuńskim społeczeństwem, z Polakami w Czerniowcach, którzy przeżyli piękne dni, gdy cała Rumunia mówiła, czytała i słuchała przez radio o polskich pilotach - studentach i polskim lotnictwie...

W poniedziałek, 16 maja, odlatywaliśmy na lotnisko macierzyste we Lwowie pełni wspaniałych wrażeń i dumni ze spełnionych dla propagandy Polski i lotnictwa polskiego zadań.

2.000 km przelecianych pod niebem Rumunii pozostawiło niezatarte ślady w kształtującej się od lat przyjaźni polsko-rumuńskiej, w wielkim podziwie Rumunii dla pracy polskich konstruktorów i polskich pilotów, w mocnym przymierzu z Polską, posiadającą silne lotnictwo i oddaną lotnictwu całym sercem młodzież.

Stanisław Wacni

Raid Aeroklubu Warszawskiego do państw bałtyckich i skandynawskich

Aeroklub Warszawski dla nawiązania łączności z zagranicznym lotnictwem sportowym organizuje corocznie, wspólnie z Polskim Akademickim Związkiem Zbliżenia Międzynarodowego „Liga", raidy grupowe z udziałem pilotów Klubu i Członków „Ligi". Loty te mają poza tym na celu propagandę polskiego lotnictwa w ogóle.

W ubiegłym roku, w czerwcu, odbył się lot 7 samolotów i szybowca do Rumunii, Jugosławii, Bułgarii i Grecji. Obecnie zorganizowany został lot do krajów bałtyckich i skandynawskich.

Raid Bałtycki rozpocznie się 3-go, a zakończy 25 września. Bierze w nim udział 15 lotników i 4 członków „Ligi" na 10 samolotach i 1 szybowcu. Szefem ekipy jest wiceprezes A. W., inż. pil. Marian Wodziański. „Ligę" reprezentują pp.: wiceprezes H. Frankowski, mgr. Br. Jastrzębski, Z. Czarnecki i Z. Porzanowski.

Trasa raidu jest następująca: Warszawa — Kowno — Ryga — Tallin — Helsinki — Göteborg — Sztokholm — Kopenhaga — Hamburg — Münster — Amsterdam — Bruksela — Kolonia — Monachium — Norymberga — Lipsk — Berlin — Gdańsk — Królewiec — Warszawa.

W krajach bałtyckich i skandynawskich lotnicy nasi dadzą pokazy lotnicze. Ponadto wygłoszone będą odczyty o polskim lotnictwie sportowym.





Prezes Aeroklubu Warszawskiego, p. min. J. Piasecki na ostatnim zebraniu uczestników raidu.

Samoloty pilotują pp.: inż. M. Wodziański, inż. W. Stronczyński z obs. adw. J. Tereszczenko, inż. A. Anczutin i inż. J. Krzyżanowski z B. Kocjanem — 4 RWD-13, inż. R. Kalpas i inż. Z. Oleński — 2 RWD-10 (akrobacyjne jednomiejscowe), St. Abramski i K. Kamocki — 2 RWD-8, M. Urban RWD-17 (najnowszy akrobacyjny dwumiejscowy), B. Pilniak motoszybowiec „Bąk". Na szybowcu „Sokół" leci p. J. Różański.

Wszystkie samoloty są produkcji Doświadczalnych Warsztatów Lotniczych i ufundowane zostały przez L. O. P. P.

Start do raidu nastąpi w sobotę, dnia 3 września, o godz. 8-ej z lotniska Mokotowskiego.

Wyniki IV. Lotu Północno-Wschodniej Polski (16—17 lipca 1938)

Załoga (pilot i obserwator)	Klub	Punkty za próby							Miejsce w klasyf.
		Zlot	Lot okrężny	Zrzuc. meldunków.	Lądow. w prostok.	Lądowanię na punkt	Orientacja	Razem	
Krzyżanowski Jan Lewczuk Jerzy	Warszawski	100	270	10	—	66	200	646	VIII
Kulczycki Stanisław Szczurowski Ryszard	„	80	300	40	—	102	200	722	V
Wodziański Marian Ławruszczuk Wladysław	„	100	—	40	—	—	—	—	—
Grom Jan Ścibło Stanisław	Poleski	100	300	10	—	63	200	673	VII
Suszczyk Mieczysław Jarczyński Stanisław	„	100	270	—	—	66	125	561	XI
Kasprowski Alfred Gawęda Adam	Śląski	100	290	5	—	150	225	770	II
Kolbuszowski Juliusz Weher Wilhelm	„	100	300	40	—	0	125	565	X
Bławdziewicz Andrzej Rożyński Bohdan	Gdański	100	290	40	—	0	175	605	IX
Petrusewicz Stanisław Bachleda Józef	„	100	300	40	—	138	250	828	I
Ranoszek Karol Pozowski Stanisław	„	100	280	25	118	48	150	721	VI
Juchnowicz Władysław Ossuchowski Bogusław	Wileński	100	300	40	—	15	275	730	IV
Krakowski Stanisław Gierasimowicz Wilhelm	„	100	285	10	150	0	225	770	III

Zlot do Pińska

W listopadzie ub. roku z inicjatywy grona entuzjastów sportu lotniczego został założony Aeroklub Poleski w Pińsku *). Zadaniem Aeroklubu jest propaganda i szkolenie młodzieży w sporcie szybowcowym i motorowym, jak również ułatwianie treningu rezerwom lotnictwa. Ponieważ członkowie Aeroklubu Pińskiego — to przeważnie pracownicy Warsztatów Portowych Marynarki, postanowiono zorganizować pierwszy w Polsce kurs przysposobienia w zakresie mechaniki lotniczej. Aeroklub liczy dziś około 40 członków z prezesem p. płk. Sztarejką na czele.

W dn. 3 — 4 września b. r. odbędzie się ciekawa impreza pod hasłem „Pierwszy Zlot Aeroklubów w Pińsku", urządzona wspólnie w Aeroklubem w Białej Podlaskiej. Obok wielu wartościowych nagród indywidualnych została ufundowana nagroda przechodnia w postaci pucharu, ręcznie kutego z czerwonej miedzi ze stylizowanymi skrzydłami, na podstawie z krzemienia poleskiego. Wszyscy uczestnicy Zlotu będą gośćmi Aeroklubu Poleskiego w Pińsku. Protektorat nad tą imprezą przyjął marszałek senatu Aleksander Prystor, jako prezes Tow. Rozwoju Ziem Wschodnich.

Program dalszych prac Aeroklubu obejmuje uruchomienie cyklu kursów szybowcowych oraz wszczęcie starań o przyśpieszenie budowy własnego lotniska w Pińsku. Na okres zimowy zapowiedziano kilka odczytów propagandowych z dziedziny lotnictwa obronnego i sportowego.

Obserwatorium meteorologiczno-astronomiczne im. Marszałka Józefa Piłsudskiego na Pop Iwanie

W dniu 29 lipca odbyło się uroczyste poświęcenie i przekazanie Państwowemu Instytutowi Meteorologicznemu wybudowanego przez LOPP w Czarnohorze Obserwatorium Meteorologiczno-Astronomicznego im. Marszałka Józefa Piłsudskiego.

Prezes zarządu głównego LOPP, p. gen. dyw. L. Berbecki, zaznaczył w swym przemówieniu, że gmach obserwatorium meteorologiczno-astronomicznego powstał na wyraźne polecenie Marszałka Piłsudskiego, którego imię ta placówka naukowa odtąd będzie nosić. Celem obserwatorium jest m. in. ochronić lotnictwo polskie od niespodzianek, jakie nam sprawia górska atmosfera, niespodzianek, kończących się nieraz nawet tragicznie. Nowa ta instytucja została wyposażona w najnowocześniejsze aparaty, które służyć będą nie tylko dla celów badań atmosfery, ale również i dla naukowych badań astronomicznych. Jest to już drugie, poza Kasprowym Wierchem, obserwatorium górskie, a być może, że niebawem zostaną pobudowane jeszcze dwa takie obserwatoria, aby nasze lotnictwo i sama meteorologia miały zapewnione jak najlepsze rezultaty.

Po powitaniu obecnych i wyrażeniu podziękowania wszystkim, którzy przy-

*) Należy go odróżniać od Aeroklubu Podlasko-Poleskiego w Białej, powstałego z dawnego Klubu Lotniczego Podlaskiej Wytwórni Samolotów.

czynili się do powstania tej placówki, gen. Berbecki poprosił marszałka Prystora o otwarcie nowego gmachu nauki polskiej.

Marszałek Prystor zabrał głos w imieniu parlamentu polskiego, wyrażając wielkie zadowolenie z powodu znakomitego rozwoju instytucji, która wybudowała nowy wspaniały przybytek, służący sprawom ojczyzny. Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej — mówił marszałek Senatu Prystor — stała się instytucją społeczną nie tylko z nazwy, ale i z głębokiej swej istoty, wciągając w orbitę swych prac coraz szersze kręgi społeczeństwa. Jest to w dużej mierze zasługą obecnego prezesa tej instytucji gen. Berbeckiego, na którego cześć marszałek Prystor wzniósł okrzyk: „Niech żyje“, podchwycony gorąco przez zebranych.

Po przecięciu przez marszałka Prystora wstęgi, uczestnicy uroczystości z p. marszałkiem i gen. Berbeckim na czele obejrzeli lokal i wyposażenie naukowe gmachu. Po wpisaniu się obecnych do księgi pamiątkowej, do zebranych w hallu obserwatorium przemówił wiceminister komunikacji inż. J. Piasecki w te słowa:

Przemówienie wiceministra inż. J. Piaseckiego

„Żyjemy w okresie, którego jedną z najbardziej charakterystycznych cech jest zdobycie atmosfery, udostępnienie jej dla komunikacji. Rozwój lotnictwa bez dokładnego poznania wyższych warstw powietrza jest nie do pomyślenia. Dlatego też rozwój meteorologii musi iść w parze z rozwojem lotnictwa. Zagęszczenie sieci komunikacji lotniczej, rosnące w szybkim tempie prędkości samolotów i konieczność jak najdalej idącego zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi powietrznej, stwarzają potrzebę uzyskania coraz to liczniejszych i dokładniejszych danych o stanie środowiska, w którym te loty się odbywają. Poznanie procesów w wyższych warstwach atmosfery możliwe jest na nizinach jedynie przy użyciu różnych środków technicznych. W odróżnieniu jednak od tych sposobów przedstawiają wysoko wzniesione szczyty górskie jakby naturalne aerologiczne posterunki badawcze. Obserwacje meteorologiczne na stacjach wysokogórskich, których cechą charakterystyczną jest ciągłość, pozwalają w połączeniu z obserwacjami nizinnymi na ściślejsze wniknięcie w strukturę wyższych warstw powietrza. Poza ogólnym znaczeniem dla nauki, ujawnia się z posiadania takich placówek szereg korzyści o znaczeniu bezpośrednio praktycznym dla lotnictwa. Z jednej strony codzienna służba przewidywania pogody zyskuje pełniejszy obraz przemian w atmosferze, z drugiej zaś bezpośrednie sygnalizowanie zjawisk groźnych dla lotnictwa zwiększa bezpieczeństwo komunikacji powietrznej.

Obserwatorium na Pop Iwanie spełniać będzie to zadanie przede wszystkim na odcinku polsko-rumuńskim — wielkiego szlaku lotniczego Bałtyk — Morze Śródziemne.

Przyjemnie mi jest podkreślić przy tej okazji, że placówka, której uroczystość otwarcia dzisiaj obchodzimy, powstała z inicjatywy LOPP, została zrealizowana wysiłkiem społeczeństwa, zorganizowanego w tej instytucji.

Dlatego też przejmując ten cenny dar w imieniu ministra komunikacji jako zwierzchnika polskiego lotnictwa cywilnego i państwowej służby meteorologicznej, oraz w imieniu lotnictwa sportowego — dziękuję serdecznie zarządowi głównemu LOPP., a zwłaszcza prezesowi gen. Berbeckiemu za to, że nie szczędzili wysiłków przy realizacji tego wielkiego dzieła. W tak ciężkich warunkach terenowych wybudowanie tu na południowych rubieżach Rzplitej tak pięknego i wspaniale wyposażonego gmachu, świadczy o głębokim zrozumieniu przez LOPP znaczenia naukowych placówek badawczych dla lotnictwa, a tym samym dla obrony państwa.

Przekazując obserwatorium na Pop Iwanie Państwowemu Instytutowi Meteorologicznemu wyrażam głębokie przekonanie, że będzie ono pracowało wydajnie na chwałę nauki polskiej i ku pożytkowi naszego lotnictwa“.

Zabierali jeszcze głos: doc. Blaton dyr. P. I. M. w Warszawie, kierownik obserwatorium meteorologiczno - astronomicznego na Pop Iwanie mgr Midowicz oraz prof. Uniwersytetu J. Piłsudskiego w Warszawie Kamieński, po czym odbyło się uroczyste przekazanie nowej placówki naukowej kierownikowi obserwatorium.

Na zakończenie uroczystości odbył się wspólny obiad, po którym zaproszeni goście również konno zjechali ze szczytu Pop Iwana i udali się z powrotem do Żabiego.

Prezes F. A. I. o strefach zakazanych

W wystawowym numerze jugosłowiańskiego miesięcznika „Aero“ zamieścił prezes Międzynarodowej Federacji Lotniczej, ks. Bibesco, następującą swą opinię o strefach zakazanych, którą podajemy w dosłownym tłumaczeniu.

„Strefy zakazane! Wszystkim turystom powietrznym przypominają te słowa mapy z pokreskowanymi na czerwono lub fioletowo plackami, na których zbliska odkrywa się malutkie mostki niby z ogródka dla lalek, jakie noszą pompatyczną nazwę „korytarzy przelotowych“. Oto właśnie, którędy musi się przedostać nieszczęsny powietrzny podróżnik! W przestworzu, na niebie, żywiole tak swobodnym, o którym świat marzył od swego zarania. — ledwie wyzwoliliśmy się od więzów ziemi i podbili przestrzeń — poustawiali ludzie bariery z czerwonych kresek; żeby były łatwiejsze, wiele porobiono w zygzaki. Kiedy turysta podróżuje samochodem, na rowerze lub zgoła pieszo, olbrzymie te „strefy zakazane“ są dlań otwarte, choćby miał najbardziej wydoskonalony, najnowocześniejszy aparat fotograficzny. Tylko, na miłość Boską, nie ruszcie się tam samolotem; choćby to była Praga „Baby“, staniecie się zaraz podejrzanymi, wrogiem publicznym Nr 1. Widać, że wszystkie te regulaminy, całe kreskowanie, uczyniono w nieznajomości rzeczy, bądź też — żeby zanudzić sąsiada, a w każdym razie — uczyniono za sprawą ludzi, którzy się czuli bardzo złośliwymi.

Czyż nie wiemy wszyscy, że poza nielicznymi strefami rzeczywiście umocnionymi (których fortyfikacje budowali zawsze robotnicy wrogo nastrojeni — są one dobrze znane sztabom wojskowym państw, przeciw którym je wzniesiono) — reszta, to nic innego, jak absurdalna i najzupełniej bezpożyteczna szykana? Tym bardziej, że strefy zakazane rzadko sięgają głębiej, jak na 100 km, a więc, lecąc u brzegu ich na dobrej wysokości, można porobić na promieniach podczerwonych bardzo piękne zdjęcia, tylko, że — poco? Czyż nie ma map sztabowych, które dla wojskowego są pewnym drogowskazem? — Cóż to więc chcą przed nami ukryć? Umocnienia, fortece, linie oporu? Z pewnością — nie, ponieważ przemierzywszy w różnych krajach te właśnie strefy samochodem i pieszo, nie znaleźliśmy tam nic, nic, nic, — i to właśnie w wielkiej liczbie krajów, najbardziej zamazanych na czerwono! Co się tyczy pewnych stref umocnionych, to figurują one w planach sztabu głównego jednego z krajów przylegających do tego, który mam na myśli, — gdzie też widziałem je zbadane i rozpoznane. A więc, czyż nie pora byłaby już skończyć z tym śmiesznym trwonieniem czasu! Czy nie jest jasne, że kilka godzin po (albo — przed) tym, nim wojna zostanie wypowiedziana, wszystkie te strefy zostaną sfotografowane jak najdokładniej — zawsze przed tym, niż zdąży się zapewnić im wszędzie odpowiednią ochronę [1]).

Rozumiem, że pewne ośrodki przemysłowe winny być chronione przez wąskie strefy, ażeby uwolnić je od następstw ew. katastrof, które są zawsze niewykluczone. Zgoda na to. Zgadzam się też na zakaz przelatywania nad umocnieniami, ale nie na ciągnące się setkami kilometrów strefy zakazane, a jeszcze mniej — na śmieszne korytarzyki, których przepisowe przebycie jest niemal niemożliwością: jeżeli lecicie na 3 — 4.000 metrów, z najlepszymi chęciami jest prawie niewykonalne utrzymać się w ich granicach. Jeżeli jeszcze korytarz ma, jak niektóre znane mi, kilka załamań w odległości mniejszej od 20 kilometrów, samolot zaś robi trzysta osiemdziesiąt na godzinę, pozostawiam to Wam, Drodzy Czytelnicy, jak znaleźć jakiś sposób na to wszystko. Co do mnie, to po 30 latach czynnego latania nie zdołałem jeszcze rozwiązać tego problemu, ani też nie zdołałem doszukać się użyteczności czerwonych kresek, wyjąwszy, że one nas dręczą“.

---

[1]) A ponieważ wojny toczone są obecnie bez wypowiedzenia...? — Przyp. Red.

LOTNICTWO HANDLOWE

Dzień 22 lipca b. r. okrył ciężką żałobą nasze Towarzystwo. Samolot SP-BNG, Lockheed 14, rozbił się o 40 kilometrów na wschód od miejscowości Campuleung w Rumunii. W wypadku zginęło 14 tosób, wśród których 4 osoby naszego presonelu latającego:

ś. p. Władysław Kotarba, pilot — pracował w lotnictwie od 1919 r., a w naszym Towarzystwie od maja 1929,

ś. p. Olimpiusz Nartowski, pilot — pracował w lotnictwie od 1918 r., a w naszym Towarzystwie od 1929 r.,

ś. p. Zygmunt Zarzycki, radiooperator — pracował w naszym Towarzystwie od lipca 1934 r.,

ś. p. Franciszek Panek, mechanik pokładowy — pracował w naszym Towarzystwie od 1929 r.

Komisja polsko - rumuńska, powołana do zbadania wypadku samolotu SP-BNG, stwierdziła co następuje:

Start z Czerniowiec odbył się zgodnie z rozkładem lotów, przy czym ze strony technicznej i meteorologicznej istniały wszystkiem warunki, uprawniające samolot do odbycia lotu.

Po odbyciu normalnego startu samolot odleciał w kierunku Bukaresztu, nadając w kilka minut po starcie normalną depeszę radiową do radiostacji w Czerniowcach. Dalsza korespondencja, otrzymana z samolotu, nie wskazywała na żadne okoliczności, które mogłyby świadczyć o tym, że lot odbywał się pod jakimkolwiek względem nienormalnie. Lot odbywał się początkowo pod chmurami, a potem w chmurach.

Przebieg lotu został odtworzony ze znalezionej w samolocie barogramki, z której wynika, że samolot po starcie nabierał prawidłowo wysokości, wznosząc się z szybkością około 3 mtr. na sekundę do wysokości 3.800 mtr. Z tej wysokości samolot obniżył się o około 500 mtr. z szybkością 7 mtr. na sekundę, po czym zaczął opadać korkociągiem, który trwał aż do upadku samolotu na ziemię.

Powód obniżenia lotu i następnie wejścia samolotu w korkociąg, na podstawie dotychczasowych badań, nie dał się do obecnej chwili jednoznacznie ustalić. Komisja nie stwierdziła jednak, po bardzo szczegółowych badaniach na miejscu wypadku, żadnych uszkodzeń w samolocie, które mogłyby być uważane za przyczynę wypadku.

Dalsze badania trwają. Powyższy komunikat jest pierwszym oficjalnym komunikatem Komisji.

I. A. T. A.

(International Air Trafic Association).

XXXVIII sesja miała miejsce w Budapeszcie od 30 czerwca do 2 lipca. Sesja ta stanie się punktem zwrotnym w dziejach Stowarzyszenia Przewoźników Powietrznych dzięki przystąpieniu do niego Narodowego Towarzystwa Stanów Zjednoczonych — Pan American Airways System.

Lotnictwo komunikacyjne na ziemi można było dotychczas podzielić — arbitralnie zresztą — na trzy bloki:

I — sieć utrzymywana przez Stany Zjednoczone i sieć towarzystw z nimi związanych,

II — sieć towarzystw IATA'owskich i z nimi związanych,

III — sieć azjatycka (wyłączając drogę południową przez Indie): Z. S. R. R., Chiny i Japonia.

Przystąpienie amerykańskiego towarzystwa PAA do IATA'y, o czym wspominaliśmy w poprzednim numerze, łączy ze sobą dwa najpotężniejsze bloki, a biorąc pod uwagę separację ZSRR, czyni IATA'ę organizacją światową, niedługo zaś uniwersalną, gdyż wiadomo nam jest, iż do IATA'y przystąpi również Narodowe Towarzystwo Japońskie, robiąc w ten sposób zdecydowany wyłom w trzecim bloku.

Linie pocztowo-pasażerskie, czy też linie pocztowe i pasażerskie?

W „L'Air" została znów poruszona znana kwestia i bolączka lotnictwa komunikacyjnego: **pasażerowie a poczta.** Poczta wymaga specjalnych godzin przewozów, szybkości, regularności i lotów codziennych. Załoga samolotów pocztowych może ryzykować przeloty w takich warunkach, w jakich przewóz pasażerów jest niemożliwy. Ponadto tempo lotów pocztowych może być zbyt męczące dla pasażerów. Wszystko to są przyczyny, z powodu których należałoby utrzymywać oddzielnie linie pocztowe i pasażerskie. Ponieważ jednak taki podział byłby bardzo kosztowny, obecnie przynajmniej należy jeszcze tak kombinować rozkłady, by nie poświęcać jednego ładunku dla drugiego. W razie jednak całkowitej niezgodności interesów pasażerów i poczty należy już dziś linie rozdzielać. Kwestia ta otrzymała już swe życiowe rozwiązanie w Ameryce, na drodze kompromisu została rozwiązana już również na liniach dalekobieżnych, lecz najtrudniejszym terenem w tym wypadku, jak zresztą i w innych, jest Europa, gdyż odległości są krótkie, a ilości ładunku duże. Dotychczas kwestię tę rozwiązała radykalnie dopiero Francja, stwarzając oddzielne towarzystwo pocztowe „Air Bleu". Inne państwa radzą sobie za pomocą tych czy innych kompromisów, jak również dzięki wydatnemu uzupełnieniu zwykłej sieci linii pasażersko-pocztowo - frachtowych przez linie frachtowo-pocztowe.

Atlantyk Północny

Anglia. Program brytyjski na rok 1938: od 15 lipca do 20 października 15 lotów w każdym kierunku.

4 pierwsze loty Mayo Composite do Ameryki drogą północną, powrót drogą południową przez Azory, Lizbonę (pierwszy lot został dokonany w dniach 20 — 21 b. m. Foynes — Montreal 4.370 km — 20 godz. 10 min.).

2 loty samolotem De Havilland „Albatross" trasą Hatfield — Collinstown — New York — Montreal.

4 loty wodnopłatowca Short (powiększony typ klasy „C"). Trasa w obu kierunkach Irlandia — Nowa Funlandia.

3 loty drugiego egzemplarza „Albatross", w końcu 2 loty Mayo - Composite.

Niemcy przewidują 28 lotów w obu kierunkach.

U. S. A. Pan American Airways przewiduje w bieżącym roku 30 lotów przez Atlantyk Północny w obu kierunkach.

Francja — 7 lotów przez Azory.

Italia

Zostało utworzone trzecie towarzystwo lotnicze (obok Ala Littoria i Avio Linee Italiane), pod nazwą „Societa Aviotransporti", którego zadaniem będą przede wszystkim przewozy towarowe w Afryce wschodniej włoskiej. Towarzystwo to zostało utworzone dzięki inicjatywie grupy przemysłowej S. A. Piaggio & Co. w Genui. Dyrektorem został dr Enrico Piaggio. Eksploatacja zostanie rozpoczęta sześcioma Caproni 138 o trzech motorach Piaggio P. VII po 460 KM.

Genua stanie się wkrótce poważną bazą dla lotnictwa komunikacyjnego z wyraźnym celem stworzenia konkurencji dla Marsylii, której port w Marignane jest obecnie największym w basenie Śródziemnomorskim, a najważniejszym w zachodniej jego części. Kosztem 110.000.000 lirów ma być poszerzona baza dla wodnopłatowców i zbudowane lotnisko dla samolotów lądowych. Zamiary te zaniepokoiły „L'Air", który domaga się interwencji władz w celu obniżenia drogich stawek za starty i lądowania w Marsylii, jak również stworzenia innych udogodnień, któreby nie pozwoliły towarzystwom lotniczym opuścić Marsylii dla Genui.

Niemcy

Deutsche Lufthansa, która w r. 1935 wykonała osiem, a w r. 1937 szesnaście lotów przez Atlantyk Półn. otrzymała pozwolenie od Portugalii i USA na wykonanie w roku bieżącym 28 lotów na trasie Lizbona — Horta — New York (a nie, jak podaliśmy, 14 lotów). Sprzęt: czteromotorowy hydroplan Blohm und Voss „Ha 139-B", silniki na ciężkie paliwo Jumo 205.

Niemcy zawarły z Czechosłowacją konwencję, przewidującą przeprowadzenie ponad terytorium obu państw po cztery linie bez lądowania.

Linie niemieckie: Berlin — Wiedeń, Wrocław — Monachium, Berlin — Belgrad — Ateny — Bagdad i Berlin — Budapeszt — Bukareszt.

Linie czeskie: Praga — Amsterdam, Praga — Bruksela, Praga — Zürich i Praga — Strassbourg — Paryż.

Holandia

Holenderskie towarzystwo w Indiach KNILM obchodziło w bieżącym miesiącu dziesięciolecie swej egzystencji. Oprócz linij wewnętrznych, obsługuje ono linie Batawia — Sydney i Batawia — Manilla (Filipiny). Kapitał 10.000.000 Hfl. Subwencja (oprócz pocztowej) 240.000 Hfl. Sprzęt: 3 Douglasy D.C. 2, 5 Lockheed'ów 14, 2 DH Dragon Rapide, 6 Fokkerów 3-motorowych.

SZYBOWNICTWO

Tadeusz Wasiljew

VI. Krajowe Zawody Szybowcowe w Masłowie

Od trzech lat Krajowe Zawody Szybowcowe stanowiły zawsze punkt kulminacyjny sezonu. W roku 1935 poza zawodami w ogóle jeszcze mało się latało, w r. 1936 zaznaczyły się one m. in. nowym rekordem wysokości i odległości, w roku ubiegłym wreszcie — wielką ilością lotów o nieprzeciętnej (poprzednio) długości. Dobra passa musiała się kiedyś przerwać — z winy pogody. Stało się to w roku bieżącym w Masłowie.

Nie znaczy to wszakże, abyśmy musieli się tym koniecznie martwić. Pisałem tutaj przed miesiącem, rozważając pilne sprawy, jakich wyjaśnienia możnaby chcieć oczekiwać od dorocznego konkursu, że w chwili obecnej t. zw. w gwarze pilotów „słoniowe“ warunki nie tylko nie były konieczne, ale nawet — bodaj ani pożądane. Zawody szybowcowe są dla nas bowiem stale przede wszystkim okazją do przeprowadzenia doświadczeń, a z tych — aktualnie pilniejsze są doświadczenia w warunkach miernych. To też — naszym zdaniem — w fałszywą nutę uderzają ci, którzy mówiąc o nieudaniu się VI Zawodów, główną przyczynę upatrywać chcą w niedość pomyślnej pogodzie... Kwestia zresztą, czy mimo specyficznych trudności, zupełnie się one nie udały.

O regulaminie VI Zawodów pisano tu zgrubsza już w zeszycie marcowym. Wymienimy pokrótce momenty istotne.

Utrzymano współzawodnictwo indywidualne i organizacyjne. O kolejności zdobytego miejsca stanowi suma punktów, uzyskanych we wszelkich konkurencjach (w r. ub. mieliśmy podział na „specjalności“: wysokość i odległość). Współzawodnictwo organizacyj dotyczy instytucji, które zgłaszają zawodników, bez względu na rzeczywistą przynależność organizacyjną poszczególnych pilotów. Liczniejsza ekipa dostaje wyższe punkty (przy 6 szybowcach — 2¼ razy więcej, niż przy jednym).

Z postanowień, dotyczących organizacji transportu powrotnego, startu, remontów i t. d., wynika, że o miejscu, zajętym przez daną organizację zgłaszającą, rozstrzyga nie tylko pilot szybowca i jego maszyna, ale i te wszystkie we własnym zakresie, lecz poza własnym terenem załatwiane sprawy uboczne.

Punktowaniu podlegają następujące wyczyny: wysokość równocześnie z odległością „zwykłą“ lub „docelową“, szybkość w przelotach do celu, wyznaczonego przez komisję sportową. Normalnie wysokość punktowana zaczyna się od 500 m w górę; w wypadku, gdy suma 5 najlepszych wysokości dnia nie sięga 6.500 m, dochodzi premia, zależna od wielkości tej sumy. Minimum klasyfikacyjne odległości zależy od wielkości sumy 5 najdłuższych przelotów. Gdy nie przekracza ona 300 km, to minimum wynosi tylko 25 km. Dla większych odległości sumarycznych wzrasta po 5 km, osiągając dla 1300,5 km lub więcej — 55 km. Ilość punktów proporcjonalna jest do różnicy odległości rzeczywiście przebytej i minimum punktowanego, a spółczynnik proporcjonalności jest zależny od wielkości tego właśnie minimum. Wynosi on 3,0 dla 25 km, 2,5 — dla 30 km, 2 — dla 35 km, i t. d., wreszcie 1,0 — dla 55 km, t. j. gdy suma pięciu najdłuższych przelotów przewyższa 1.300 km. W przelotach docelowych (dowolnych) zadanie uważa się za wykonane, gdy pilot wyląduje w kole o promieniu, równym jednej dwudziestej odległości zapowiedzianego celu od miejsca startu, wzgl. wewnątrz kąta, utworzonego przez styczne do tego koła — za kołem. Dodaje się w tym wypadku 30% odległości zgłoszonej do faktycznie przebytej. Ilość punktów za przelot do celu, wskazanego przez komisję sportową, równa się 6-krotnej szybkości średniej, zmierzonej w km/godz.

Pomijając mało usprawiedliwione punktowanie małych wysokości (którym się prawie żaden pilot zbytnio nie przejmował, robiąc tylko tyle, ile mu właśnie na przelocie było potrzeba) oraz niewspółmiernie wysoką ocenę przelotu docelowego, jaki miało wyznaczyć kierownictwo Zawodów (co pono stało się przyczyną, że konkurencji tej w ogóle nie rozegrano ani razu), regulamin tegoroczny w odniesieniu do pojedyńczego pilota był nader udany. W panujących przeważnie warunkach pogodowych nawet dowolne przeloty docelowe były czynnikiem prawdziwie wartościowym i doprawdy szkoda, że tak niewiele ich (w stosunku do wielkiej liczby zapowiedzi) faktycznie przeprowadzono. A jeżeli zwycięzcą Zawodów został właśnie pilot, który ich wykonał najwięcej, to tytuł jego jest dobrze zasłużony, zaś uzyskane przy tej okazji doświadczenia — prawdziwie cenne.

Za to z rywalizacji organizacyjnej trudno być zadowolonym. Powtórzyła się znana sytuacja z ub. roku. Największą ilość punktów zgromadził ostatecznie 4-osobowy zespół szkoły Polichno-Pińczów, wyprzedzając zdecydowanie złożoną z 5 szybowców reprezentację Bezmiechowej. Zresztą faktyczna liczebność zespołów była tym razem bardzo niestała.

Niedobrze zapowiadało się to od samego początku. Przede wszystkim na dzień otwarcia (do południa 10 lipca) przybyło zaledwie 24 szybowce, t. zn. brakowało wtedy jeszcze jednej trzeciej. Resztę dość opornie ściągano przez dni następne. Ostatni szybowiec przybył dopiero w dziesięć dni po rozpoczęciu Zawodów! Przy tym — nader powolnie postępowało dopuszczenie szybowców przez delegata K. C. S. P. Wkońcu — spośród obecnych w Masłowie szybowców spora ilość została niestety wycofana.

Zaczęło się od Mew, którym od razu odebrano pasażerów. Dowiadywaliśmy się na ten temat u konstruktora i wytwórcy w jednej osobie: względem jednej (starej) Mewy nie zdziwiło go to (szkoda, że... zadziwić dała się natomiast odnośna organizacja zgłaszająca!), co zaś do trzech nowych, to nawet w przybliżeniu nie umiał wskazać, na jakiej podstawie znany, ale wcale nie wesoły proceder znowu się powtarza... Oświadczył bowiem, że wytrzymałość Mewy z pełnym obciążeniem jest większa, niż to wymagają istniejące przepisy.

Po wypadku śmiertelnym, jakiemu uległ dnia 16 lipca czołowy zawodnik, ś. p. kpt. pil. Eugeniusz Makowski, zawieszono też w lataniu bez widoczności „WOS‘y“ *); automatycznie wyłączyło je to od udziału w Zawodach (regulaminowo dopuszczone były tylko maszyny, mogące bez ograniczeń latać w chmurach). To samo stało się z szybowcami typu „SG-3“ inż. Grzeszczyka, zarówno z prostymi, jak i łamanymi skrzydłami. Odnośne zarządzenie nadeszło do kierownictwa Zawodów telefonicznie z Ministerstwa Komunikacji. Motywy tej nieoczekiwanej przez nikogo decyzji stały się znane dopiero po zakończeniu Zawodów. W Aeroklubie Rzeczypospolitej pokazano nam mianowicie okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 27 lipca b. r., w którym wyjaśnia się, że Instytut Techniczny Lotnictwa ustalił 25 maja r. b. dla szybowców wyczynowych, mających wykonywać loty bez

*) Szybowce konstrukcji kpt. Blaichera.


Piękna jest Polska z lotu ptaka. Nie mniej piękna widziana bliżej, w czasie jazdy autem. Bez defektu motoru, o ile na olejach samochodowych
GALKAR-LUX

widoczności, minimalny spółczynnik obciążenia dopuszczalnego mI na 6. Szybowce „SG-3" z łamanymi skrzydłami mają mI = 5,25, z prostymi — 5,47. Tak więc uczestnicy VI Zawodów nawet nie przeczuwali, że przez kilka dni latali na sprzęcie o niewystarczającej wytrzymałości...

W tych warunkach piloci mieli oczywiście życie niezbyt przyjemne. Gdy część musiała zawodom przyglądać się biernie, wola współzawodnictwa reszty osłabiona była przez myśl, że wielu nieraz bardzo wysokiej klasy konkurentów zostaje pobitych bez walki. To nie wpływało na podtrzymanie ducha.

Mimo to, latano z wielkim uporem.

W ciągu 3 pierwszych dni, od **10 do 12 lipca**, niski pułap chmur i częsty deszcz czynił starty w ogóle bezcelowymi.

13 lipca startowało 12 maszyn. Miarą trudności warunków jest fakt, że wykonano zaledwie dwa przeloty, zresztą znikomej długości (22 km i 38 km), mimo wielkiej wysokości odczepienia (1000 m).

Trochę lepiej było dnia następnego, t. j. **14 lipca**. Ale i tego dnia utrzymało się najniższe minimum przelotowe, t. zn. 25 km, z najwyższym „spółczynnikiem dnia", równym 3. Wysokość odczepienia wynosiła 800 m. Drogę zagradzały pilotom stratusy, to też najdłuższy przelot (kpt. J. Orzechowskiego) wyniósł 53,5 km. 22 pilotów startowało bez żadnego rezultatu. 380,5 przelecianych w tym dniu kilometrów znajduje pewien miernik w stosunkowo wysokim sumarycznym czasie lotów — 33 h 35'.

Dopiero **15 lipca** przyniósł rzeczywistą poprawę pogody. Dnia tego wykonano 8 przelotów docelowych (długości ponad 100 km), w czym większość do Łodzi — po 130 km. Suma odległości dosięgła najwyższej dla tegorocznych zawodów cyfry — 3.376 km. Minimum przelotowe podskoczyło do 45 km, obniżając spółczynnik dnia do 1,3. Najdłuższy przelot zrobił pilot M. Lewandowski, który siadał na Śląsku za granicą Niemiec, w miejscowości Kreuzburg — 185 km. Najlepszą wysokość miał por. W. Grzeszczuk, który w drodze z Masłowa do Masłowic (153 km) osiągnął 1440 m. 25 punktowanych przelotów stanowi rekord VI Zawodów i prawie dokładnie piątą część ogólnej zanotowanej w Masłowie ich liczby.

Jeszcze lepsze wyniki indywidualne przyniósł **16 lipca**, choć w dniu tym ogólna suma odległości spadła do około 2.200 km, zaś suma pięciu najlepszych wysokości zmalała z 6.350 m na 5.750 m (minimum przelotowe nie uległo zmianie). Na czoło wybijają się dwa przeloty docelowe do Inowrocławia (po 270 km) K. Plenkiewicza i T. Góry. Ponad 200 km zrobił jeszcze R. Szukiewicz, natomiast reszta zawodników — nie zdołała osiągnąć nawet 100 km. Ogółem wykonano 30 przelotów, w czym jednak tylko 23 punktowanych. Wysokość odczepienia wynosiła 600 m. Punktacja indywidualna do dnia 16 sierpnia włącznie przedstawiała się na czołowych miejscach następująco:

1. K. Plenkiewicz.
2. T. Góra,
3. R. Szukiewicz,
4. A. Kozieł,
5. W. Kasprzyk.

Dnia tego nie wiedziano jeszcze, że w okolicy Końskich uległ w południe śmiertelnemu wypadkowi po wypadnięciu z obłoku ś. p. kpt. pil. Eugeniusz Makowski. Tragiczna katastrofa, pierwsza w dziejach naszych konkursów szybowcowych, okryła głęboką żałobą cały obóz zawodniczy.

17 lipca, w niedzielę, zrobiono w sumie 2.733,5 km. Minimum przelotowe osiągnęło swą najwyższą w czasie VI Zawodów wartość — 50 km (spółczynnik dnia — 1,1). Największy udział zapisał na swoje dobro Tadeusz Góra, który przeleciał 299 km. Jest to najdłuższy przelot z Masłowa. Na ogólną liczbę 22 przelotów przypada dwa docelowe: T. Matławskiego — 198 km i K. Plenkiewicza — 149 km. Ponad 200 km, poza T. Górą, zrobiło jeszcze dwóch pilotów (E. Iwanow — 211 km i M. Urban — 204 km). Nie wiele co mniej miał por. W. Grzeszczuk — 198 km, oraz Z. Mikulski — 183 km. Tegoż dnia inż. St. Piątkowski ustalił rekord wysokości VI Zawodów — 1.950 m. Większą wysokość miał tylko ś. p. kpt. pil. Eugeniusz Makowski, jednakże nie ma na to regulaminowego potwierdzenia z barografu.

18 lipca warunki były fatalne. Pierwszy start nastąpił o godzinie 13 min. 15. Ogółem wykonano ich sześć — i wszystkie bez powodzenia.

19 lipca znowuż pogoda dopisała. Wykonano 21 przelotów, przeważnie ponad 100 km. Pilot M. Lewandowski zaleciał aż za Koszyce w Czechosłowacji (263 km). W tym samym kierunku udał się też T. Góra, lądując w Koszycach na lotnisku (249 km). 200 km przekroczył jeszcze W. Kasprzyk (211 km). Zbliżone odległości porobili: A. Dziurzyński — 195 km, H. Milicer — 194 km, Z. Żabski — 182 km, i t. d. Zwycięzca Zawodów, K. Plenkiewicz, wykonał swą czwartą docelówkę, tym razem na Krosno — 153 km (trzy poprzednie: Łódź, Inowrocław, Warszawa. — W ogóle suma odległości dnia była drugą co do wielkości w czasie VI Zawodów, osiągając blisko 3.100 km, przy czym właśnie 19 lipca największy był kilometraż punktowany (3.034 km w 20 przelotach). Zarazem wylatano też najwięcej godzin — 94 h 32'. Minimum punktowane wynosiło 50 km. Wysokość odczepienia — 600 m. Starty po godz. 1 popoł. pozostały bez wyniku.

Mniejszymi odległościami musiano się kontentować w środę **20 lipca**. Nikt nie osiągnął pełnych 200 km. Najbardziej zbliżyli się do tej cyfry: kpt. inż. M. Blaicher i M. Offierski, — obaj zrobili po 195 km. W 22 przelotach przebyto łącznie 2.076 km (w tym tylko 1.812 km — w 16 przelotach ponad minimum punktowane, wynoszące 45 km). Wysokość odczepienia — 700 m.

21 lipca, choć minimum przelotowe nie zmieniło się, wynik ogólny był słabszy. Suma odległości nie dosięgła 1.500 km. Wysokość odczepienia ustalono na 600 m. Spośród 22 przelotów 10 tylko jest ponad 45 km. Na czoło wybijają się zdecydowanie dwa: J. Kawalca — 210 km, oraz M. Offierskiego — 195 km.

22 lipca był ostatnim dniem Zawodów. Wykonano 6 przelotów punktowanych, ale ten znośny wynik opiera się na fakcie, iż minimum wynosiło zaledwie 25 km. Przeloty te były następujące: jeden 74-kilometrowy (M. Offierski), trzy — po 29 km, jeden — 28,5 km i jeden — 23 km. Wysokość odczepienia — 500 m. Pierwszy start wykonano dopiero o 2-ej popoł.

Ogólny wynik VI Zawodów przedstawia się następująco:

ilość startów — 289,
suma odległości—15.658 km, w tym punktowane—14.188 km,
ilość przelotów — 168, w tym punktowanych — 128,
docelowych — 15,
czas sumaryczny lotów — 478 h 29',
wysokości ponad 1.000 m — 45.

Częstotliwość poszczególnych długości przelotów wyraża się, jak niżej:

Długość km . . .	do 50	51—100	101—150	151—200	201—250	251—300
Ilość przelotów .	58	41	40	19	6	4
Stosunek do ogólnej ilości przelotów	34,5%	24,5%	24%	11%	4%	2%



Zawodnicy: por. Grzeszczuk, p. Modlibowska i Dziurzyński, Kasprzyk i Góra, Mikulski i Zientek, Matławski, Kosarz, Wacnik, Piątkowski i Tarczyński

Wyniki indywidualne znajdą się na innym miejscu. Ujemne punkty jednego z zawodników pochodzą z przewagi punktów karnych (za dodatkowe wysokości odczepienia) nad dodatnimi.

Najwięcej startów (po 12) wykonali p. p. Weigl i Felkerzam; najmniej — p. p. Wanda Modlibowska i inż. Baranowski — po 3.

Największe sumy odległości mają: T. Góra — 983,5 km, oraz K. Plenkiewicz — 949 km. Odnośnie kilometrażu w przelotach punktowanych różnica między nimi jest nieco mniejsza: 955 km i 938 km.

Przelotów docelowych najwięcej zrobił K. Plenkiewicz, mianowicie 4; dwóch pilotów zrobiło po 2 (inż. T. Tarczyński i H. Milicer). Po jednym wykonali: R. Szukiewicz, T. Matławski, A. Kozieł, A. Zientek, inż. R. Dyrgałła, Z. Żabski i T. Góra.

Największą ilość przelotów punktowanych ma por. W. Grzeszczuk, mianowicie 7.

Przeprowadzona w późniejszym czasie analiza doświadczeń szybowcowo-meteorologicznych wykaże wyraźnie, co nowego wniosły zawody w Masłowie. Że dadzą one nam wiele cennego materiału, o tym już a priori przekonywa nas zamieszczona powyżej tabelka. Gdy okrągło 60% przelotów kończyło się poniżej 100 km, zaś trzecia część — poniżej 50 km, to można to przyjąć za dowód, iż latano w tym roku w warunkach dotąd mało praktykowanych, które — mimo pewnych momentów lokalnych — zawsze zajmują pewną część sezonu w c a ł y m kraju. Może szkoda tylko, że Komisja Sportowa nie starała się skomasować doświadczeń na pewne odcinki i sytuacje. Dałoby to prawdopodobnie materiał bardziej przejrzysty.

Wybiegając myślą naprzód, chcielibyśmy „na gorąco" poruszyć sprawy natury ogólnej.

Otóż przede wszystkim uważamy za nadmiernie wysoką taką liczbę szybowców, jaka brała udział w zawodach tegorocznych. Utrudnia ona w wielu względach organizację. Przy tym nie widać potrzeby tak licznej obsady. Dlatego też powracamy do propozycji, wysuniętej tu już w r. 1937, aby zawody ogólnokrajowe poprzedzić regionalnymi, któreby spełniły rolę eliminacyj. Zawody te możnaby rozegrać np. w Inowrocławiu dla północnej i środkowej części kraju, w Masłowie — dla południowo-zachodniej, a w Ustjanowej — dla południowo-wschodniej. Wzorem dla ich regulaminu mógłby być regulamin VI Zawodów, z tym nawet, żeby dodać loty na czas (w określone dni — wspólnie dla wszystkich), przy czym jednak przeloty docelowe w zasadzie winno wyznaczać kierownictwo.

Jako zawody ogólnokrajowe proponujemy ponownie lot etapowy w tym ujęciu, jakie wysunęliśmy w listopadzie ub. roku. Kilkunastu zawodników może tu zupełnie wystarczyć. Przy elastycznym terminie początku zawodów, czas trwania raidu z Gdyni do Stanisławowa nie powinien zająć w znośnych warunkach pogodowych nawet 10 dni.

Co do sprawy współzawodnictwa organizacji, to porządek z tym winno uczynić przeciągające się na razie stworzenie Związku Sportu Lotniczego. Tym, co rzeczywiście chcemy kontrolować na zawodach, jest jakość treningu, który organizacje winny zapewnić swoim członkom. To też normalna przynależność do klubu powinna rozstrzygać, kogo jaki pilot może reprezentować. Oczywiście, na razie, gdy normalne ośrodki treningowe, t. zn. kluby, często pracują bardzo kulawo, przynależność ta nie ma niejednokrotnie dostatecznego odpowiednika w praktyce latania. Ale ze wzrostem liczby wyczynowców anomalia ta niewątpliwie złagodnieje. Udział szkół, nawet nie mówiąc o ślizgowych, jest sprzeczny z istotą rzeczy.

W zamieszczonych dalej uwagach organizacyjnych sekretarza kierownictwa VI Zawodów, p. H. Krasnodębskiego, omówione będzie z pewnością szczegółowo wiele niedociągnięć ze strony instytucji zgłaszających. Jeden klub okazał się bez linek do holowania, drugi — bez pieniędzy na miejscowe wydatki, jedna szkoła — nie zaopatrzyła się w warsztat, i pewno wiele innych rzeczy w tym rodzaju. Oczywiście — szkoda. Ale nie martwimy się tym zbytnio, ponieważ nie widzimy powodu, dla którego samodzielność organizacji na zawodach potrzebowałaby być tak daleko posunięta. Dany klub może mieć u siebie doskonale urządzony i zgrany warsztat remontowy, albo też — odpowiednią umowę z jakąś wytwórnią, ale do normalnych zadań tego warsztatu wcale nie należy pracować w jakimś przygodnym miejscu, gdzie akurat urządzono tego roku zawody. I odwrotnie — może zjawić się na zawody z drogo opłaconym, licznym, ad hoc zmontowanym zespołem stolarzy i ślusarzy, a z tego wcale nie wypływa, że równie dobrze jest na codzień. Podobnie możnaby rzec o innych takich sprawach organizacyjnych, transportów powrotnych nie wyłączając. Na te rzeczy mamy przecież sprawdzian w lotach premiowanych.

Dlatego sądzimy, że start, naprawy, transport i w. in. takich rzeczy powinno załatwiać kierownictwo zawodów. Od organizacji można domagać się, aby np. na każde dwa szybowce dostarczyła jeden samolot, ale na tym koniec. Nie wymagajmy od klubów samowystarczalności — w obcym terenie. Nikt na tym nic nie straci, a zyska ogromnie sprawność zawodów. Tego roku drogocenny czas na starcie traciło się nawet z powodu... linki do ciągania.

Żałując mocno, że zawiodły nadzieje na jakiś europejski rekord przelotu na dwumiejscówce, że nawet nie zbliżono się do krajowego rekordu wysokości, tylekroć ostatnio przewyższanego za granicą, sądzimy jednak, że konkurs w Masłowie nie minął bez głębokiego pożytku. Dziwneby zresztą było, gdyby przy tak licznej kolekcji naszych asów szybowcowych miało się okazać inaczej.

Henryk Krasnodębski

VI Zawody ze strony organizacyjnej i cyfrowej

Tegoroczne Krajowe Zawody Szybowcowe, zapowiadające się tak dobrze ze względu na: stopień organizacji, teren górsko-płaski, piękną pogodę w m-cu czerwcu i początkach lipca, bardzo dobry skład ekip, dotąd nienotowany, dużą ilość nowych szybowców — zawiodły. Dlaczego?

Napewno głównym i najważniejszym powodem była marna pogoda.

Pogoda w pierwszych 4-ch dniach fatalna, do końca zawodów nie ustaliła się na taką, jak by sobie tego życzyli zawodnicy i jaka była w tygodniu poprzedzającym zawody.

Badanie sprawozdań z przelotów przez ITSM wykaże, ile winy należy przypisać warunkom atmosferycznym, obszarom atermicznym od północy Kielc, i ile jest prawdy w tym, że szczęście było głównym składnikiem każdego lotu.



Zwycięzcy zawodów, mgr. K. Plenkiewicz (z lewej) i T. Góra (z prawej) w towarzystwie kierownika zawodów, p. płk. C. Perini'ego

Ale i na inne składniki zawodów należałoby zwrócić uwagę. Może one miały mniejszy wpływ na wynik zawodów, ale miały. A jaki? Może to się okazać tylko z rozważań.

Na zawody składają się następujące działy, których podstawą jest regulamin zawodów, obowiązujący tak organizatorów jak zawodników oraz organizacje, zgłaszające ekipy.

Działy te — to: 1) organizacja zawodów, 2) organizacja ekip, 3) rozgrywanie konkurencji, 4) czynniki niezależne od organizatorów.

I. Organizatorzy zawodów mieli, na podstawie regulaminu, zapewnić: a) kontrolę sportową, b) kontrolę techniczną, c) zahangarowanie, d) zakwaterowanie, e) wyżywienie, f) łączność i g) wykonać całą stronę prawną i administracyjną, związaną z urządzeniem zawodów.

Jako zainteresowany chcę i mogę poruszyć tylko część spraw związanych z organizacją.

Organizatorzy, wybierając jako teren zawodów lotnisko w Masłowie, kierowali się starą zasadą, że każde zawody należy odbywać w innym miejscu.

Teren ten był coprawda oblatany przez pilotów Szkoły Szybowcowej Polichno — Pinczów, jednak lotami sporadycznymi, które nie dawały dokładnej oceny terenu. Lotów tych było poza tym za mało. Jednakże niektóre piękne przeloty wróżyły dobre rezultaty zawodów. Szkoła w Masłowie zapewniała odpowiednie zakwaterowanie, zahangarowanie oraz pomoc fachowo-lotniczą.

Z zakwaterowaniem nie było tak jak być powinno.

Organizacje miały zgłosić ekipy z podaniem nie tylko ilości ludzi, ale i nazwisk. Jednak tylko trzy ekipy w 100% spełniły ten warunek. Reszta nie podała nawet dokładnej ilości. Zapewniono miejsca dla 140 osób, zgłoszonych było 90, a przybyło w końcu 160 — i to w ostatnim momencie, wieczorem dnia 9 lipca. Na niedzielę przygotowano żywności dla 130, aczkolwiek w piątek wieczorem zgłoszonych było dopiero 80 osób, a rano w niedzielę zabrakło śniadań.

Szybowców zgłoszono 36. Przybyło:

do wieczora dnia 8.VII	— 9
do południa dnia 9.VII	— 5
do wieczora dnia 9.VII	— 7
do południa dnia 10.VII	— 3
do wieczora dnia 10.VII	— 2
dnia 11.VII	— 4
dnia 13 i 14.VII	— 2
dnia 16.VII	— 1
dnia 17.VII	— 1
dnia 19.VII	— 1
dnia 20.VII	— 1
Razem przybyło	— 36

Nie dla wszystkich szybowców były zapewnione miejsca w hangarze. Sześć miało być przechowywanych w wozach transportowych. Ta przykrość odpadła w ciągu zawodów, gdyż, jak już wspomniałem, nie sprowadzono szybowców w terminie. Poza tym zawsze najmniej jeden był w transporcie powrotnym po przelocie.

Służba techniczna, meteorologiczna i kontrola sportowa były zapewnione normalnie. Łączność, przez trzy linie telefoniczne, działała bez usterek. Przynajmniej nie skarżyli się na nią zawodnicy. Organizatorzy zapewnili zawodnikom możność przelotów zagranicznych, zaopatrując ich w poszporty z wizami oraz zapewniając ściągnięcie samolotem PWS-26, przy czym strona prawna ewentualnych przelotów zagranicznych była zgóry załatwiona z odnośnymi władzami.

Kontrola techniczna KCSP była surowa i pedantyczna, co w dużej mierze usprawiedliwiał zły stan większości szybowców i normalny brak kart kontrolnych i kart oględzin, które się stale zapomina. Prace ilustruje tablica 1.

Tabela 1. **Data dopuszczenia przez K.C.S.P. szybowców poszczególnych zawodników.**

Data	Nr. konk. zawodnika
10.VII.38	2, 7, 10, 11, 13, 23, 26, 27, 29, 32
11.VII.38	14, 18, 24, 33
12.VII.38	20, 28, 31
13.VII.38	1, 3, 5, 9, 12, 15, 17, 19, 22, 34, 35
14.VII.38	8, 25, 30, 36
16.VII.38	4 (dopiero w tym dniu szybowiec dostarczono).
17.VII.38	21 „ „
19.VII.38	16 .; ,
20.VII,38	6 „ „

II. Organizacja ekip.

Na organizację ekip składa się:
a) dobór zawodników,
b) szybowce,
c) środki transportowe i sprzęt pomocniczy do holu,
d) środki techniczne,
e) personel pomocniczy.

Rozpatrzmy każdy z tych punktów osobno.

a) Zawodnicy byli dobrani jak rzadko starannie. Poza jednym wypadkiem improwizacji (i to ze względu na chęć zastąpienia kandydata chorego) widać dążenie do tego, by wystąpić w jak najsilniejszym składzie.

b) Szybowce. Improwizacja w postaci wypożyczania szybowców w ostatniej chwili, już w czasie zawodów, jest nie tylko winą organizacji montującej ekipę. Szybowce składały się w połowie z egzemplarzy starych, zużytych, w połowie — ze sprzętu nowego. Nieterminowe dostarczanie szybowców, co staje się już chroniczne, a za co także nie można w 100% winić wytwórcy, powodowało laszowanie na najnowszych typach na zawodach. (Na „Orlikach II").

c) Środki transportowe ilustruje tabela Nr 2.

Jak widać, ekipy, poza śląską, która przybyła z jednym samolotem na cztery szybowce — zaopatrzone były dostatecznie w środki transportowe. —

Tabela 2. **Środki transportowe poszczególnych zespołów**

Ekipa	Szybowców	Samolotów	Samochodów	Wozów
Aeroklub Warszawski	3	2	1	1**)
S.S. LOPP Katowice	4	1	—	1
S.S. LOPP Sokola Góra	3	1	1	2
S.S. LOPP Polichno-Pińczów	4	2	2	2
WKS LOPP „Orlęta", Dęblin	3	2	1	—**)
S.S. LOPP Miłosna	4	2	—	—
Aeroklub Lwowski	4	3*)	—	—
S.S. LOPP Tęgoborze	2	—	1	1
Aeroklub Pomorski	3	2	1	2
S.S. Bezmiechowa	5	2	2	3
Aeroklub Krakowski	1	1	—	1

*) Jeden samolot we Lwowie, **) jeden wóz transportowy do spółki.
Oprócz samolotów wyżej wymienionych, Kierownictwo posiadało jeden samolot PWS-26, który przydzielało w miarę potrzeby.
Połączona ekipa LOPP miała: 20 szybowców, 7 samolotów i 5 samochodów.

Szczęście (!), że w pierwszym tygodniu była ona w składzie tylko 2 szybowców, ale bez samolotu, który został zabrany na ten czas do Warszawy, a w drugim tygodniu — z 3 szybowców. Czwarty przybył na ostatnie dwa dni.

Co do strony technicznej taboru transportowego, to sprawa stale jest jednakowa. Samoloty RWD-8 wytwórni PWS są za słabe dla nowoczesnych szybowców rasowych, nie posiadających kół startowych. Samoloty RWD-8 DWL tylko o nowych silnikach dają sobie radę na przygodnych terenach. Ponieważ na samoloty nowego typu nie zdobędziemy się prędko, należy sprawę kółek startowych rozwiązać jak najszybciej.

Samochody, szczególnie Chevrolet'y i nowe Fiat'y — bardzo dobre.

d) Do środków technicznych zaliczam przede wszystkim warsztat reperacyjny i materiał reperacyjny.

wodnikami, o ile chcą pełnić swą funkcję nie tylko w zakresie sportu, lecz i w dziedzinie gospodarczo-administracyjnej. W wypadkach, gdy tak nie było, funkcje sprawowane były chaotycznie, nie zapominało się o swoich interesach osobistych, które górowały nad interesem ekipy (wyjazdy w czasie zawodów, wcześniejsze wyjazdy jeszcze przed zakończeniem zawodów, zdawanie funkcyj ad hoc mianowanym zastępcom). Nie ułatwiało to pracy nikomu.

Co do pilotów holujących, szoferów i pomocników, pracowali oni dobrze. Pomocnikom z p. w. należą się słowa pochwały.

Ten krótki i fragmentaryczny przegląd ekip miał za zadanie wykazać, że usterki organizacji zawodów często są zależne od osób, dla których zawody się organizuje.

towało w ciągu przeciętnie 90 minut, a na lądowisku — 12 szybowców w ciągu 30 minut. Przy silnych warunkach atmosferycznych panujących w czasie V KZS czas startu nie grał roli. W roku bieżącym przy bardzo słabych warunkach, kiedy nie można było czekać w powietrzu na lepszy moment pójścia na przelot, czas startu odgrywał rolę poważną.

c) Transport. Ściąganie szybowców odbywało się przeważnie samolotami. I tak:

	wzywano	transportow.
Samolot	135	117
Samochód	33	64

Suma transportów nie zgadza się z przelotami, gdyż parę razy po szybowiec leciał samolot, a po urwaniu się szybowca wyjeżdżał samochód.

Z transportami było różnie. I tu pogoda wycisnęła swe piętno. Drogi i tak złe, stawały się fatalne. Łąki rozmokłe nie nadawały się do startu. Były np. i takie wypadki: samochód jechał do szybowca, który lądował w linii powietrznej o 35 km. Okrężne drogi liczyły w jedną stronę 60 km, czyli w obie 120, stan ich pozwalał na szybkość przeciętną 25 km. Samochód, aby ściągnąć ten szybowiec, potrzebował 6 godzin.

Drugi wypadek. Szybowiec o 45 km. Celem przebycia ostatnich 2-ch km po błotnistej, bocznej drodze, wynajmowało się konie, które ciągnęły wóz transportowy do szybowca i z powrotem do samochodu, ku wielkiej uciesze ludności i przy stracie czasu 2-ch godzin.

Nic dziwnego — i wcale za to nie można winić zawodników, że używano przeważnie samolotów, nawet tam, gdzie one ledwo same później wystartowały, zostawiając szybowiec. Zawodnik

Tabela 4. **Zestawienie liczbowe wyników Zawodów Szybowcowych w Masłowie**

Dzień lipca	10—12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	Razem
Ilość przelecianych kilometrów punktow.	—	38	281	2951	1994	2682,5	0	3034	1812	1178	217,5	14188
Ilość przelecianych kilometrów ogólna . .	—	60	380,5	3376	2222	2733,5	19	3080,5	2076	1458	252,5	15658
Ilość przelotów punktowanych	—	1	7	25	23	20	0	20	16	10	6	128
Ilość przelotów ogólna	—	2	8	30	30	22	2	21	22	22	9	168
Ilość startów	—	14	36	42	36	35	6	36	31	34	19	289
Czas lotów (wolnych)	—	8'16	33'35	85'07	65'46	83'17	1'—	94'32	43'46	48'51	14'17	478'29

Pod tym względem organizacje wykazały dziwną lekkomyślność. Gdyby nie warsztat L. O. P. P., zaopatrzony we wszystkie środki, to ciekawe, jakby niektóre ekipy wyglądały! Nawet Bezmiechowa przyjechała bez warsztatu.

Wspomnę tu i o środkach finansowych. Wysłanie ekipy bez grosza, lub z co do grosza wyliczonymi funduszami, kiedy z góry wiadomo, że zawody szybowcowe kosztują i to dość dużo — nie wskazuje na solidne traktowanie imprezy. Pożyczanie lub telegrafowanie po pieniądze nie ułatwia pracy i nie obniża kosztów.

e) Szefowie ekip nie powinni być za-

III. Konkurencje.

a) Tabela Nr. 4 (powyżej) daje właściwy obraz zawodów. Z poprzednimi uwagami, z tablicy tej można wyciągnąć dużo wniosków różnorodnych, jednakże byłyby one przedwczesne i może niesprawiedliwe, gdyby się je robiło przed ogłoszeniem pracy ITSM o warunkach meteorologicznych i o właściwościach termicznych terenu zawodów.

b) Start. Odlot odbywał się przeważnie z dwuch startów. Czas i ilość startów ilustrują tabele nr. 4 i 5.

Dla porównania podaję, że w Inowrocławiu na lotnisku 18 szybowców star-

był za to karany i to od razu z miejsca. Samolot wracał, a jeśli był to zawodnik z LOPP-u, czekał teraz na swoją kolejkę, automatycznie znajdując się na jej końcu; jeśli z aeroklubu — to często bywało gorzej, trzeba było zamieniać środki transportowe.

Muszę jeszcze zwrócić uwagę na pewien przykry zwyczaj, jaki wprowadzili niektórzy zawodnicy. Przylatuje samolot, dookoła szybowca tłum ludzi, a zawodnik o dwa kilometry dalej, na herbatce. Strata czasu, niepotrzebne denerwowanie i narażanie samolotu na wypadek. Podobnie bywało przy transportach samochodowych.

Tabela 5. **Pora startów w poszczególnych dniach Zawodów**

Dnie lipca	10—12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Godzina otwarcia startu		9.47	9.43	10.40	9.20	9.36	13.05	8.45	11.18	9.31	14.05	—
Ostatni start o godz.	—	11.12	13.47	14.47	11.52	12.47	15.35	11.10	13.10	11.40	14.45	—

Szczegółowe wyniki indywidualne w Krajowych Zawodach Szybowcowych

Nr. konk.	Organ zgłasz.	Pilot	Szybowiec	10—12 VII	13.VII	14.VII	15.VII	16.VII	17.VII	18.VII	19.VII	20.VII	21.VII	22.VII	Ilość pktów
Max. wysokość odczepienia m					1000	800	700	600	700	700	600	700	600	500	
Minimalna odległość punktowana					25	25	40	45	50	25	50	45	45	25	
1	Aeroklub Warszawski	Szukiewicz R.	Mewa	—	×	○	130* 1320	229 1040	✲	✲	○	40 680	29 260	28 100	475,9
2		Milicer H.	PWS-101	—	22 70	○	130* 880	76 800	63 1060	V	194 1170	157* 635	141 850	29 280	788,9
3		Matławski T.	CW-5	—	○	34 690	○	50 820	198* 1425	14 —	136 1020	40 950	✲	✲	451,8
4	S. S. LOPP Katowice	Offierski M.	Mewa	—	×	×	×	64 520	89,5 830	V	○	V	195 1020	V	293,65
5		Kozieł A.	Orlik II	—	○	46 480	157* 860	V	64 1010	V	144 1090	○	15 —	74 100	585,6
6		Murłowski St.	Orlik II	—	×	×	×	×	×	×	×	○	12 —	○	– 3,0
7		Zientek A.	Orlik	—	×	○	130* 1060	50 780	59 1180	V	○	76 900	○	○	304,3
8	S. S. LOPP Sokola Góra	Mikulski Zb.	SG-3 / 36	—	×	○	97 600	35 420	183 1110	V	V	129 590	V	∽	346,1
9		Pacholczyk D.	SG-3 / 36	—	×	○	76,5 640	64 1270	○	V	○	180 260	V	∽	269,65
10		Szwarc L.	Orlik	—	○	○	46,5 900	55,5 580	30 720	V	○	135 400	101 650	V	241,9
11	S. S. LOPP Polichno-Pińczów	Plenkiewicz K.	Orlik II	—	×	○	130* 1100	270* 1160	149* 1290	○	153* 750	135 730	101 760	11 —	1125,1
12		Felkerzam M.	Orlik	—	○	○	○	8 —	21 —	V	70 800	17,5 —	28,5 500	13,5 —	28
13		Kawalec J.	Orlik II	—	×	○	146 880	84,5 740	103 1890	○	175 1300	V	210 660	○	695,95
14		Tarczyński T.	SG-3 ' 36	—	○	○	130* 1340	30 560	103 1265	V	107* 950	12,5 —	101 650	∽	440,2
15	WKS „Orlęta" Dęblin	Grzeszczuk Wł.	PWS-101	—	○	29,5 680	153 1440	55,5 1100	198 1440	5 —	64 1410	✲	47,5 440	29 660	516,5
16		Baranowski B.	Orlik II	—	×	×	×	×	×	×	142 730	○	32,5 310	V	112,7
17		Piątkowski St.	CW-5 / 35	—	○	○	28,5 470	32 470	103 1950	V	46,5 980	✲	136 740	29 380	280,6
18	S. S. LOPP Miłosna	Dyrgałła R.	Mewa	—	○	48.5 230	61,5 400	60,5 260	98,5 920	○	107* 620	112 870	12 —	V	370,75
19		Miller K.	SG-3 / 36	—	○	19,5 300	41 430	67,5 670	V	V	118 880	53 925	○	∽	150,45
20		Wesołowski St.	CW-5 /35	—	×	○	45,5 1040	40 610	V	V	128 860	✲	✲	✲	110,45
21		Urban M.	Mewa	—	×	×	×	×	204 1375	V	○	111 580	19 —	V	287,7
22	Aeroklub Lwowski	Żabski Zb.	CW-5	—	×	○	130* 1130	69 1360	V	✲	182 940	V	21 —	V	393,6
23		Kasprzyk W.	PWS-101	—	38 70	○	175 1110	51 780	103 1580	V	211 980	124 330	30 600	10,6 —	652,9
24		Weigl R.	SG-3	—	×	29,5 240	107 905	45 640	○	V	135 1150	30 —	○	○	254,6
25		Antoniak K.	CW-5	—	×	○	42 390	43,5 750	84,5 1550	V	○	24 510	✲	✲	72,95
26	S.S. LOPP Tęgoborze	Skalski M.	Orlik	—	×	○	130 885	39,5 480	○	V	154 1020	50 810	54 —	○	274,6
27		Lewandowski M.	SG-3 / 36	—	○	40 160	185 1040	V	○	V	263 1240	V	V	∽	495,4
28	Aeroklnb Pomorski	Makowski E.	Orlik	—	×	○	48,5 970	47 † 1625	≈	≈	≈	≈	≈	≈	51,15
29		Orzechowski J.	SG-3	—	○	53,5 —	87 1120	73 600	104 1940	V	V	143 900	28 600	V	468,8
30		Brzezina St.	WOS	—	×	○	130* 1060	64,5 650	V	V	V	76 1000	V	∽	269,85

Max. wysokość odczepienia m					1000	800	700	600	700	700	600	700	600	500	Ilość pktów
Minimalna odległość punktowana					25	25	40	45	50	25	50	45	45	25	
Nr. konk.	Organ zgłasz.	Pilot	Szybowiec	10 12 VII	13.VII	14.VII	15.VII	16.VII	17.VII	18.VII	19.VII	20.VII	21.VII	22.VII	
31	S. S. A. L. Bezmiechowa	Blaicher M	WOS	—	×	○	71,5 650	53 570	108 1280	V	○	195 850	∽	∽	342,95
32	S. S. A. L. Bezmiechowa	Dziurzyński A.	PWS-101	—	×	○	156 810	69,5 540	✲	✲	195 720	V	91,5 720	28,5 220	454,6
33	S. S. A. L. Bezmiechowa	Góra T.	PWS-101	—	×	×	136 940	270* 860	299 1710	V	249 1380	V	29,5 760	○	1113,9
34	S. S. A. L. Bezmiechowa	Iwanow E.	CW-5	—	×	○	20 460	60,5 310	211 1180	V	V	69,5 700	23,5 0	V	242,1
35	S. S. A. L. Bezmiechowa	Modlibowska W.	SG-3	—	○	○	156 540	✲	✲	✲	✲	✲	✲	✲	151,3
36	Aer. krak	Kosarz W.	Orlik	—	×	×	27,5 540	65 980	148 1290	○	107 760	66,5 260	∽	∽	297,15

L E G E N D A

Górna cyfra oznacza — ilość przelecianych kilometrów
* przy cyfrze „ — lot wykonany jako docelowy
dolna cyfra „ — najlepszą wysokość w metrach, osiągnięta w ciągu dnia
× „ — zawodnik jeszcze nie otrzymał karty startowej (brak szybowca lub szybowiec nie zbadany jeszcze przez KCSP)
○ „ — starty były nie udane
✲ „ — szybowiec w reparacji
V „ — nie zgłosił się na start (transport)
∽ „ — szybowce zawieszone do lotów w chmurach i wycofane z zawodów
\+ „ — pilot uległ wypadkowi śmiertelnemu

Zdarzało się i tak, że zawodnik nie miał zabezpieczonego pola ewentualnego wzlotu i były duże wątpliwości, czy będzie miał, a jednak wzywał samolot. Z przyczyn powyżej podanych zostały uszkodzone 3 samoloty. Cierpieli na tym w pierwszym rzędzie sami zawodnicy.

IV. Czynnik niezależny — to drogi fatalne, łączność telefoniczna — niezła, stosunek ludności i władz — bardzo dobry.

Zawody, dając możność wybicia się paru nowym siłom, spełniły swe zadanie, choć nie dały, czego się niektórzy spodziewali, „spotęgowania wyników poprzednich zawodów", ale jednocześnie trzeba się zastrzec i pamiętać, że niepowodzenie naszych asów wcale nie mówi o tym, jakoby się oni kończyli. Osobiście mam wrażenie, że przy normalnej konkurencji (pogoda, szybowce w porę dostarczone) przy tym składzie zawodników nie byłoby takiej rozpiętości zdobytych punktów. O miejscach decydowałyby nie dziesiątki, a parę punktów.

Tragicznie śmiertelny wypadek zawodnika ś. p. kpt. pil. Makowskiego (pierwszy wypadek śmiertelny na zawodach), niech będzie ostrzeżeniem i wskazaniem, że mało, bardzo mało znamy jeszcze atmosferę, kiedy najlepsi długoletni piloci padają ofiarą w próbach poznania jej tajemnic.

Szybowisko płaskie we właściwym tego słowa znaczeniu

Dnia 5 sierpnia r. b. instruktor szkoły szybowcowej LOPP w Miłośnie, Z. Gromek, wykonał niespełna 30-kilometrowy przelot do Warszawy. Wyczyn ten, tak napozór mało znaczący, obiegł licznymi wzmiankami całą stołeczną prasę, a nawet stał się tematem obszernego komunikatu P. A. T.-ej. Czy to była przesada? — Nie. W Miłośnie nie ma bowiem lotniska, zaś „różnica poziomów" nie przekracza... 25 metrów. A więc otóż i nowość. Dodać należy, że lot ten nie jest czymś przypadkowym, lecz stanowi pierwszy owoc regularnych doświadczeń, zapoczątkowanych przez kierownictwo Szkoły na przełomie lipca i sierpnia.

Doświadczeniom tym należy się trochę uwagi i u nas. Tym bardziej, że sprawę „szybowiska płaskiego" zapoczątkowała Skrzydlata już przed trzema z górą laty, i po tym stale poświęcała jej wiele miejsca. Od zrekapitulowania naszych rozważań w tej kwestii warto będzie rozpocząć dzisiaj, gdy od propozycji pojedyńczego człowieka przechodzi się do systematycznych prób zasobnego w środki zespołu.

W pierwszej połowie 1935 r. pojawił się u nas pierwszy w Polsce głos, który twierdził, że za prawdopodobny uważa taki dobór terenu do wzlotu na równinie, ażeby w warunkach żywszej termiki usłonecznienia startował szybowiec w bezpośrednim sąsiedztwie „komina", — dzięki czemu można będzie ograniczyć wysokość odczepienia np. do 150 m; to zaś pozwoli zastąpić kosztowny samolot holujący, ze wszystkim, co doń należy, — np. przez wyciągarkę. Stali Czytelnicy przypomną sobie, że chodzi tu o artykuł T. Wasiljewa p. t. „Szybowiska na równinie" (por. Skrzydlatą z maja 1935 r.).

Wystarczy unaocznić sobie ówczesny stan naszego szybownictwa (pierwsze przeloty na termice w terenie płaskim datują się dopiero z roku następnego), aby pojąć, jakim uchem słuchano takich wywodów. Jeżeli zaś dodać, że stanowiły one pewien wydzielony fragment o rok wcześnej przez tegoż autora wyłuszczonych poglądów na temat konieczności opracowania „mapy termiki", to nie zdziwi zbytnio, że wystąpienie to nie znalazło echa.

Nie przeszkodziło to temuż autorowi wystąpić po roku, jeszcze przed letnimi zawodami w Ustjanowej, w tej samej kwestii — zresztą równocześnie z dalszymi propozycjami odnośnie wytyczenia tras przelotowych i t. p. Czytaliśmy wtedy następujące słowa, które jakże ciekawie pasują nam dzisiaj do miejsca wspomnianego na wstępie wyczynu, t. zn. do Miłosny: „Na jakiejś specjalnie suchej i dobrze eksponowanej kępie piaszczystej ustawilibyśmy autowindę i stamtąd staralibyśmy się złapać połączenie z termiką..." (art. „Program maksymalny" — Skrzydlata Nr. 7/1936).

Do tematu tego powracała Skrzydlata jeszcze kilkakrotnie.

Z początkiem bież. roku starał się podeprzeć p. Wasiljew swoje przypuszczenia doświadczeniami za granicą (por. zeszyt lutowy). Wybór był niewielki. Pamiętamy, że pożądanych acz skromnych przykładów dostarczyli Anglicy. Autor pewno chętnie zaczekałby z tym artykułem do wiosny, gdyby był wiedział, że w roku bieżącym w tym samym kraju nie tylko wykonane będzie wiele nowych lotów termicznych z wyciągarki, ale że nadto piloci angielscy dojdą już do pewnych praktycznych metod określania właściwej chwili startu ze względu na pulsację termiki. Nieśmiałe nadzieje na ten temat czytaliśmy właśnie w art. „Wyciągarka a termika". (Informacje o „wyłapywaniu" właściwej chwili przez obserwowanie dymu i in. znajdują się w majowym

zeszycie „The Sailplane and Glider"). Wspomniany artykuł kończył się propozycją urządzenia wyprawy doświadczalnej. Tę myśl podjęło w swoim zakresie kierownictwo Szkoły w Miłośnie, decydując się na użycie do doświadczeń nawet nie wyciągarki, lecz stosowanego tam normalnie do szkolenia (dotychczas — (podkat. A i B) bloczka. Stanowi to dalsze zaostrzenie eksperymentu.

Podstawą do tej decyzji były dotychczasowe obserwacje, poczynione w trakcie zwykłej pracy Szkoły. Najjaskrawszych dostarczyło kilka nieoczekiwanych lotów żaglowych. I tak, w roku ubiegłym, pilot Wacnik latał pewnego razu na „Wronie" 5 minut, zaś kierownik Szkoły, instr. Różański, 7 minut na „Czajce". Wysokość odczepienia nie sięgała w obu wypadkach 100 metrów. W roku bieżącym dokonano na „Wronie" wręcz... przelotu termicznego! 29 czerwca pilot Tomankiewicz, po odczepieniu się z bloczka za samochodem na 100 metrach, wykręcił się na wysokość 500 m, po czym nad lasami zrobił przelot do Okuniewa, długości ok. 10 km.

Takie wypadki napawały przekonaniem, że dla wprawionego pilota, na właściwym rasowym sprzęcie i przy pomocy meteorologów, Miłosna może dać całkiem już praktycznej wartości możliwości. Wobec tego po VI Krajowych Zawodach w Masłowie sprowadzono do Miłosny dwa szybowce kadłubowe, mianowicie „Srokę" i „Orlika". Ostatni z nich narazie nie startuje, gdyż potrzeba nieco zwiększyć dla niego szybkość samochodu. Na „Sroce" było kilka startów i właśnie jeden z nich doprowadził do przelotu do Warszawy. Zresztą odległość jest tu bez znaczenia; istotne jest, że odczepiwszy się na 100 — 120 metrach, osiągnął pilot 1600 m.

Za najważniejszą rzecz uważa obecnie kierownik Szkoły, p. J. Różański, przeprowadzenie wstępnych badań przez meteorologów. Dotychczas bowiem, ponieważ Miłosna była wyłącznie terenem szkolnym do lotów ślizgowych, kwestia lokalnych stosunków termicznych jest najzupełniej niewybadana. Zainicjowane świeżo doświadczenia cierpią zresztą i na tym, że Szkoła nadal nastawiona jest zasadniczo na szkolenie tylko do podkat. A i B, a próby lotów żaglowych wykonywane być mogą raczej w sposób przygodny, gdy instruktor ma wolny czas. Hamująco wpływa też poniekąd brak zatwierdzonej przez władze instrukcji szkolenia z bloczkiem. Projekt jej, opracowany przez p. Różańskiego jeszcze w końcu ub. r., odbył już nie małą drogę przez Zarząd Główny LOPP, ITL, ITSM, Ministerstwo Komunikacji i z powrotem, lecz dotychczas sprawy to o wiele nie popchnęło. W szczególności nie zostały dotąd ustalone odnośne przepisy wytrzymałościowe. Jak wiadomo, zwłoka w załatwieniu przez władze nadzorcze upniemożliwia też udostępnienie wyciągarki, które Zarząd Główny LOPP zapowiadał w jednym ze swych okólników jeszcze w jesieni ub. roku.

P. Różański ma nadzieję, że pomyślny start szybowca wyczynowego możliwy jest w Miłośnie przy wysokości odczepienia do ok. 150 m — przez czwartą część dni w sezonie. Uważa on, że przeprowadzenie odpowiednich wielostronnych studiów pozwoli dojść do tego, iż zamiast obecnej „loterii" otrzymamy tutaj warunki zupełnie obliczalne.

Obiecuje to nam, że będziemy mogli w najbliższych latach uczynić na tej drodze wielkie rzeczy dla rozprzestrzenienia szybownictwa wyczynowego w naszym kraju, powołując do życia liczne nowe ośrodki treningowe w okolicach, pozbawionych lotnisk. Stacje wyciągarkowe zdają się być naprawdę bardzo ważnym składnikiem szybowcowego przyziemia.

Dla lepszego powodzenia prób w Miłośnie zdałby się bardzo, naszym zdaniem, szybowiec małej rozpiętości. Czy nie możnaby tam przydzielić choć na krótki czas „Promyka"?

KRONIKA

Polska

Odwołanie Śląskiego Lotu Okrężnego. Śląski Lot Okrężny, dla którego w porozumieniu z Aeroklubem R. P. ustalono termin we wrześniu, został przez organizatorów odwołany. Podobno przyczyną tego były obawy o powodzenie imprezy. Aktywność Śląska znajduje zresztą dostatecznie mocny wyraz w I konkursie motoszybowców, o którego znaczeniu pisano w Skrzydlatej w poprzednim zeszycie. Będą to w roku bieżącym jedyne tego rodzaju zawody na świecie.

W. Brytania

Struktura szybownictwa angielskiego. W naszym noworocznym artykule p. t. „Szybownictwo 1937 — 1938" zwrócił uwagę p. Wasiljew na osobliwość szybownictwa angielskiego, polegającą na znacznej liczbie prywatnych właścicieli szybowców. Obecnie mamy okazję podać na ten temat bardzo wymowny przykład. Mianowicie największy w Anglii klub szybowcowy, „London Gliding", ogłosił niedawno z okazji dorocznego sprawozdania na łamach „The Sailplane and Glider" *) listę swego sprzętu. Zawiera ona 34 szybowce, z których własnością klubu jest jednak tylko 15. Reszta, to jest 19 sztuk, należy bądź do pojedyńczych członków, bądź do spółek. Do tego dochodzą jeszcze szybowce, będące w posiadaniu członków klubu, lecz stacjonowane poza terenem klubowym. Wśród maszyn prywatnych zaciekawia obecność starodawnej „Kassel 25", ale godną przeciwwagę stanowią dla niej: „Minimoa" Willsa (na której ustanowił on ostatni rekord przelotu, por. zeszyt lipcowy), „Rhönsperber" Nicholsona i tow., dwa „Rhönbussard'y" i in., a z treningówek — np. dwie „H-17" Hüttera itd. Sprawą latania na opłacanym przez pilotów sprzęcie będziemy musieli wkrótce zająć się i w szybownictwie.

*) Nr 4 tomu IX.

Nowy rekord wysokości. P. A. Wills, który na swej niedawno zakupionej, prywatnej „Minimoa" ustalił w kwietnin brytyjski rekord odległości (206 mil), 5 czerwca poprawił również krajowy rekord wysokości. Na wysokości 4.900 stóp wszedł on o 5 popoł. w podstawę potężnego obłoku burzowego. Tu znalazł wznoszenie do 5 m/sek na wariometrze. Wzniósłszy się do ok. 7.500 stóp wyszedł z chmury, znużony rzucaniem, po czym znów do niej powrócił. Tym razem osiągnął 10.080 stóp, co czyni przeszło 3.000 metrów. Rekord dotychczasowy, ustanowiony przez G. M. Buxtona w r. 1934, wynosił 8.323 stopy. Należy podkreślić, że „Minimoa" uległa dość znacznemu oblodzeniu.

Niemcy

II Lot Etapowy. 12 lipca zakończyły się drugie niemieckie zawody w locie etapowym. Rozegrały się one na trasie Sylt — Wrocław. Zwyciężyła Hanna Reitsch. Szczegóły — w następnym numerze.

Niemcy w Bułgarii. Znany zawodnik z Rhön, Bräutigam, wykonał w końcu czerwca docelowy przelot z Sofii do Warny. Czyni to 390 km. Na trasie znajdowały się góry, sięgające 2.500 m.

314 km z powrotem na start. Na nowym, eksperymentalnym szybowcu darmsztadzkim „D-30" wykonał 7 lipca pilot Flinsch przelot z Bremy do Lubeki i z powrotem; wynosi to 314 km.

Nowy szybowiec małej rozpiętości. Na zawodach w Rhön wystąpił po raz pierwszy szybowiec małej rozpiętości „Kolibri", zbudowany przez sekcję szybowcową Luftwaffensportverein'u. I. Rozpiętość wynosi 12 m, pow. nośna — 10 m^2, obciążenie płata — 18 kg/m^2. Szczegóły w następnym numerze.

Stany Zjedn.

Zawody w Elmira. W lipcu odbyły się w Elmira doroczne zawody szybowcowe, organizowane przez Soaring Society of America. Do zawodów dopuszczono cudzoziemców, z tym jedynie ograniczeniem, że nie mogą oni ubiegać się o mistrzostwo Ameryki. Najlepsze wyniki osiągnął inż. Riedel (w sumie 1798 km przelotów), który m. in. zrobił przelot do New-Yorku na lotnisko Roosevelt — Field (291 km), przelot docelowy do Wilmington (286 km) i takiż do Waszyngtonu — 366 km w 7 godzin i 15 minut *). Poza tym w jednym z lotów osiągnął wysokość 2.529 m, co jest największym tego rodzaju wyczynem, dokonanym kiedykolwiek w Stanach Zjedn. Drugie miejsce (i mistrzostwo Ameryki) zdobył Emil Leheck. Ogółem w zawodach brało udział 20 maszyn, z czego jeszcze jedna niemiecka (pilota Bayera, który sklasyfikował się jako siódmy).

Z. S. R. R.

Kobiecy rekord przelotu z pasażerem. F. A. I. zatwierdziła kobiecy rekord odległości dwumiejscówek w linii prostej, ustanowiony 10 czerwca przez pilotkę Klepikową w towarzystwie E. L. Rastorgujew na szybowcu „Sz-10". Przebyta odległość (z Tuły do okolic Jefremowa) wynosi 152 km.

Rekord przelotu powrotnego z pasażerem ustalił na 191 km znakomity pilot Kartaszew. Wyczynu dokonano na znanym szybowcu „Stachanowiec" 14 czerwca. Rekord ten uznała F. A. I.

*) Podana w zeszłym numerze wiadomość, jakoby był to przelot powrotny, którą powtórzyliśmy za jednym z pism niemieckich, okazała się nieprawdziwa. — Red.

SZYBOWNICTWO L. O. P. P.



Nowe szybowiska LOPP

Ministerstwo Komunikacji zarejestrowało ostatnio następujące szybowiska LOPP:

1) „Brasław" pow. Brasław do szkolenia w stopniu I-szym,

2) „Michałów" pow. Warszawa do szkolenia w stopniu I-szym przy użyciu do odlotu bloczka.

Szybowisko „Brasław" jest przeznaczone w pierwszym rzędzie do szkolenia słuchaczów Centralnego Instytutu Wychowania Fizycznego. Czynione są obecnie starania o podniesienie kategorii tego szybowiska, na terenie którego znajduje się obóz letni C. I. W. F.

Z szybowiska w Michałowie korzystać będzie Koło Szybowcowe LOPP przy Klubie Sportowym Wytwórni Balonów i Spadochronów w Legionowie.

Samoloty ciągowe w szkołach LOPP

Szkoły Szybowcowe LOPP na Sokolej Górze oraz w Polichnie - Pińczowie zostały ostatnio zaopatrzone na stałe w samoloty ciągowe typu RWD-8, które posłużą do holowania szybowców przy odlotach oraz do transportów szybowców z przelotów.

Oba samoloty wykonane są przez Doświadczalne Warsztaty Lotnicze w Warszawie i posiadają następujące znaki rejestracyjne: samolot na Sokolej Górze — SP-BLA, samolot w Polichnie — Pińczowie — SP-BLB.

Samolot Szkoły Szybowcowej LOPP na Sokolej Górze posiada obok wieżyczki do ciągnięcia szybowców urządzenia do skoków spadochronowych.

W związku z zakupieniem samolotu na Sokolą Górę, rozpoczęto starania w kierunku zarejestrowania lądowiska dla samolotów na Sokolej oraz zaangażowano pilota ciągowego p. A. Trubicyna.

Szkoła Szybowcowa w Polichnie — Pińczowie posiada już od dłuższego czasu zarejestrowane lądowisko dla samolotów.

Znakomite wyniki w Brasławiu

Na szybowisku LOPP w Brasławiu jest obecnie na ukończeniu drugi kurs pilotażu szybowcowego do stopnia II, zorganizowany przez Okrąg Wojewódzki LOPP w Wilnie.

Na kursie tym wykonano szereg pięknych lotów żaglowych na szybowcach typu „Salamandra" i „Komar". Między innymi wykonano: 11 lotów ponad 10 minut, 3 loty ponad 1 godzinę, 1 lot ponad 3 godziny oraz 1 lot ponad 5 godzin.

Rewelacyjnym wreszcie wynikiem było wykonanie lotu w dniu 22 sierpnia b. r. na szybowcu typu „Salamandra", trwającego 11 godzin 15 minut.

Lotu tego dokonał pilot szybowcowy p. Burak.

Szkolenie w Brasławiu prowadzą instruktorzy: L. Chorąży i J. Giedroyć.

Pierwsze loty w Gostyninie

Najpiękniejsze bodajże tereny do szkolenia wstępnego w województwie warszawskim posiada Gostynin, położony malowniczo w terenie pagórkowatym wśród lasów świerkowych i jezior.

Zbocza, użytkowane dla lotów szybowcowych, rozciągają się na południowy wschód od miasta i umożliwiają loty w kierunkach wschodnim i zachodnim.

Pierwszą wyprawę szybowcową do Gostynina zorganizował przed dwoma laty p. J. Różański. Na wyprawie tej 8-miu pilotów uzyskało podkategorię A. W roku bieżącym Warszawski Okrąg Kolejowy LOPP zorganizował w Gostyninie dwa kursy wyszkolenia szybowcowego do stopnia I-go. Wybudowano prowizoryczny hangar, mieszczący 2 szybowce w stanie zmontowanym, zaopatrzono się w najpotrzebniejsze części zamienne, i z taborem, liczącym 3 szybowce typu „Wrona-bis", rozpoczęto szkolenie szybowcowe w dniu 18 lipca b. r.



W czasie do 23 sierpnia b. r. odbyły się w Gostyninie 2 kursy. Uczniowie w liczbie 43 znaleźli wygodne pomieszczenie w gościnnym dworze pp. Wasiaków.

Na obydwu kursach wykonano ogółem 894 loty w czasie 4 godz. 31 min. Podkategorię A pilota szybowcowego uzyskało 33 kandydatów, przy czym szkolenie odbyło się bez wypadków.

Po ukończonym szkoleniu nastąpiło uroczyste rozdanie odznak pilota szybowcowego i książeczek lotów.

Szkolenie prowadził instr. St. Wacnik, funkcje pomocników pełnili pp.: E. Byliński i M. Kałużny.

Szkoła Szybowcowa Brześć n/B — Moszczonna - Królewska

W roku bieżącym początkowe szkolenie grupy 13 osób rozpoczęto na lotnisku „Adamkowo". Po odbyciu wstępnego przeszkolenia, grupa składająca się z 9 osób wyjechała na szybowisko Moszczonna Królewska, gdzie po 4-ch dniach pobytu wszyscy uzyskali podkategorię A.

Kurs rozpoczęto w dniu 8 maja, zakończono 6 lipca.

W okresie tym z przyczyn od szkoły niezależnych było jedynie 16 dni lotnych.



Dokonano również kilku lotów próbnych przy starcie z bloczka na szybowcu typu „Komar".

Ze szkoły w Brzeżanach

Z powodu reorganizacji i uzupełniania sprzętu, Szkoła Szybowcowa LOPP w Brzeżanach rozpoczęła szkolenie dopiero od dnia 1 lipca b. r.

W miesiącach lipcu i sierpniu przeprowadzono już kursy szkolne do stopnia I-go i II-go.

Ostatnio przeprowadzono w Brzeżanach na terenach Grünfeldówka i Babia Góra cały szereg doświadczalnych lotów żaglowych na szybowcach typu „Salamandra" i „Czajka", zaopatrzonych w przyrządy pokładowe.

Loty żaglowe zboczowe wykonywano w czasie od 5' do 1 h 30'. Piloci J. Dziubiński i B. Froń dokonali lotów termicznych na szybowcach „Salamandra", osiągając wysokości 800 m, 1200 m i 1600 m .ponad miejsce odlotu.

Czynione są obecnie starania w kierunku zarejestrowania szybowiska przez Ministerstwo Komunikacji do szkolenia w stopniu III-cim. Ponadto Okrąg Wojewódzki LOPP w Tarnopolu prowadzi przygotowania celem zaopatrzenia Szkoły w niezbędne zabudowania i urządzenia.

Szkoła otrzyma wkrótce motoszybowiec typu „Bąk", zakupiony przez Okrąg Wojewódzki LOPP w Tarnopolu.

NOWOŚCI TECHNICZNE

RWD – 13 s



Konieczność natychmiastowej pomocy lekarskiej w nagłych wypadkach zachorowań, lub w nieszczęśliwych wypadkach samochodowych, lotniczych, czy innych, zrodziła potrzebę posiadania szybkiego środka komunikacyjnego do przewożenia chorych. Transport chorego koleją bywa często niemożliwy ze względu na rzadką sieć kolejową, oddalenie od stacji, wyczekiwanie na odpowiedni pociąg itp. Przy transporcie samochodem — zły stan dróg, lub w ogóle brak ich oraz stosunkowo mała szybkość średnia podróżna (łącznie z postojami), wynosząca od 20 do 80 km/godz. w najlepszym wypadku, po części dyskwalifikuje użycie samochodu na rzecz nowoczesnego samolotu sanitarnego o średniej szybkości podróżnej od 100 do 300 km/godz.

Zastosowanie samolotu do przewożenia chorych lub rannych, czy to podczas wojny, czy w czasie pokoju, staje się często niezbędnym, gdy miejscowa pomoc lekarska jest niewystarczająca i zachodzi konieczność natychmiastowej operacji przez specjalistę, rozporządzającego odpowiednio urządzoną salą operacyjną — jak to miało miejsce podczas lotu RWD-13-s do Paryża (o czym mowa będzie dalej).

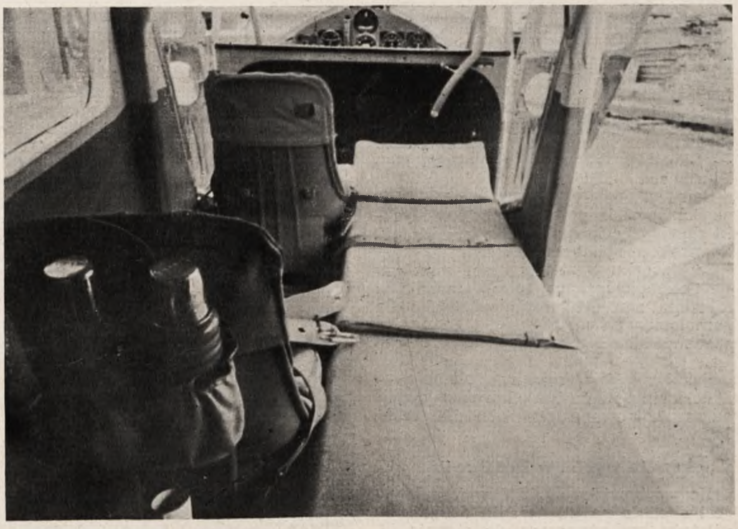
Własności samolotu sanitarnego poza urządzeniami sanitarnymi muszą być takie, ażeby przewóz chorych nie ograniczał się do przelotów z lotniska na lotnisko, ale żeby można było dotrzeć do każdej miejscowości i wylądować na przygodnym terenie. Start więc i lądowanie muszą być krótkie i bezpieczne oraz — w razie potrzeby — o stromych torach: wznoszenia po starcie i podchodzenia do lądowania, co umożliwia zabranie chorego np. z polany górskiej, otoczonej skałami.

Najbardziej nadającym się do tego celu samolotem jest powszechnie znana RWD „trzynastka", to też Doświadczalne Warsztaty Lotnicze przystąpiły w zeszłym roku do przekonstruowania RWD-13, dostosowując ją do wymogów, stawianych samolotem sanitarnym. Przede wszystkim przedłużono w kadłubie kabinę do tyłu, uzyskując miejsce na nosze dla chorego. Miejsce pilota zostało niezmienione w stosunku do wersji turystycznej. Obok nosz z lewej strony za siedzeniem pilota znajduje się fotel dla lekarza lub sanitariusza tak umieszczony, aby umożliwiał stałą obserwację i opatrywanie chorego. Apteczkę z kompletem środków opatrunkowych umieszczono za fotelem pilota.

Z siedzenia sanitariusza dostępne są: zbiornik z wodą, niezbędne naczynia itd. Nad głową chorego umieszczony jest przewód elastyczny, dostarczający świeże powietrze. Dopływ powietrza jest regulowany i może być skierowywany w dowolną stronę. Poza tym kabina jest zaopatrzona w normalną wentylację, jak w RWD-13 turystycznej. Z urządzeń specjalnych zasługuje na uwagę możność wyrzucania ze spadochronem ładunku sanitarnego, względnie racji żywnościowej; w tym celu pod kadłubem znajduje się uchwyt i miejsce do zawieszenia ładunku. Uchwyt ten zostaje zwalniany z kabiny przez pilota, ładunek zaś spadając samoczynnie wyciąga z ukrycia mały spadochron, który natychmiast się rozwija. Reszta elementów płatowca została bez zmiany — jak w RWD-13 turystycznej *).

Skrzydła ze slotami, podparte zastrzałami, składane dla wygodniejszego hangarowania. Konstrukcja mieszana: kadłub stalowy spawany, skrzydła i

*) Patrz opis techniczny RWD-13 w numerze 1/1936 „Skrzydlatej Polski".



Wnętrze kabiny z łóżkiem dla chorego

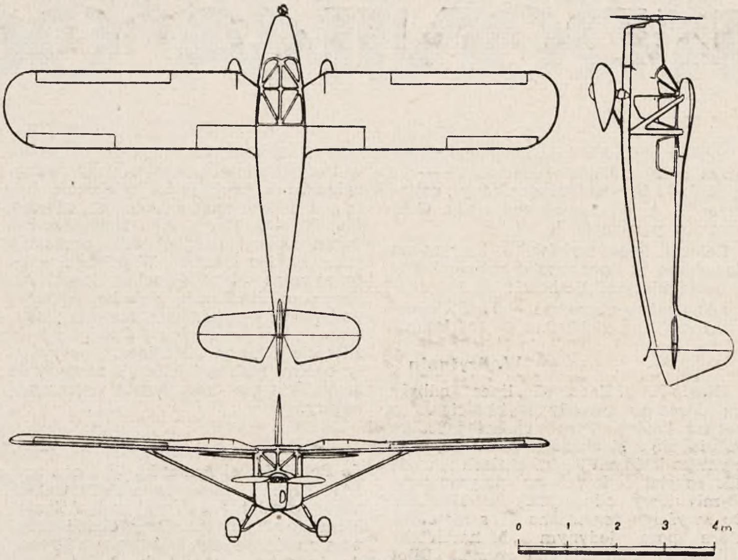
opierzenie drewniane. Silnik PZInż. lub Gipsy Major o mocy 130 KM. Podwozie trójgoleniowe z amortyzatorami oliwno-powietrznymi o nieco miększej amortyzacji, niż w „trzynastce" turystycznej.

Chcąc rozszerzyć granice użyteczności „sanitarki" tak, aby mogła zawsze wystartować z przygodnego terenu, na którym wylądowała, można zastosować specjalne śmigło o nieco mniejszym skoku, co pozwoli na znaczne skrócenie startu. Śmigło takie zostało wypróbowane na jednej z maszyn, dając bardzo dobre wyniki.

Wiosną zeszłego roku pierwsza „trzynastka" sanitarna, oznaczona cyfrą RWD-13-s, opuściła warsztaty i po wykonaniu lotu kontrolnego w Instytucie Technicznym Lotnictwa została oddana do użytku Polskiego Czerwonego Krzyża. W parę dni po tym dalsze 4 sztuki opuszczają halę montażową, by pełnić swą samarytańską służbę w ośrodkach lotniczych Polski.

Minął zaledwie rok od ukazania się RWD-13 sanitarnej, a już może się ona pochwalić szeregiem sukcesów, a więc: w czerwcu 1937 roku odbyła lot do Paryża, wioząc ciężko chorą na operację mózgu. Przestrzeń 1600 km na trasie Warszawa — Berlin — Düsseldorf — Paryż przebyto w ciągu 10 godzin jednego dnia. Chora czuła się dobrze i operacja się udała. Powrót bez chorej trwał przy korzystnych warunkach atmosferycznych zaledwie 7 godzin.

W kwietniu b. r. leci „trzynastka" do Mediolanu, skąd ma przetransportować 75-letniego ciężkochorego do Krakowa. Lot z Krakowa do Mediolanu przy silnych czołowych wiatrach wraz z postojami trwał 9 godzin. Drogę 1220 km z Mediolanu przez Klagenfurt, Wiedeń, do Krakowa przeleciano w 9½ godzin łącznie z lądowaniami dla uzupełnienia paliwa, przy czym lot odbywał się przy niesprzyjających warunkach i konieczności przebycia łańcucha Alp na północ od niziny Lombardzkiej. Chory, mimo bardzo ciężkiego stanu zdrowia, przebył trasę nadspodziewanie dobrze.

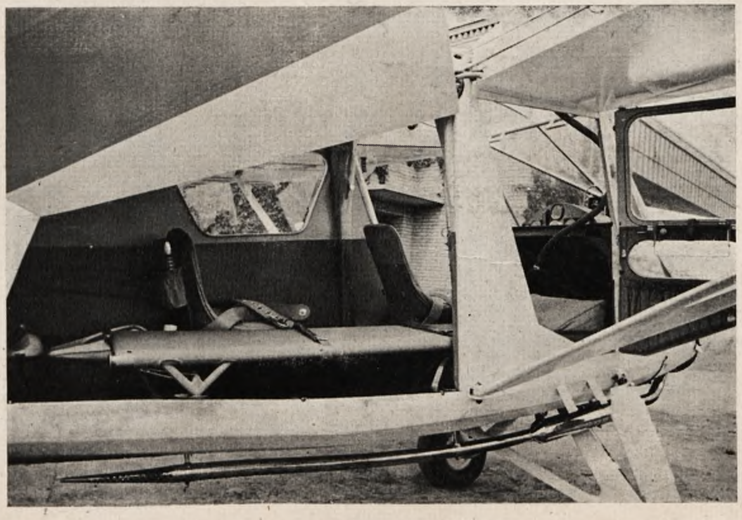


RWD 13

Poza tym w kraju dokonano wielu szybkich transportów chorych i rannych na samolotach RWD-13-s, należących do Polskiego Czerwonego Krzyża.

RWD-13-s była demonstrowana na wystawie w Belgradzie oraz w Budapeszcie i Wiener-Neustadt, budząc ogólne zainteresowanie. Obecnie Jugosławia buduje u siebie z licencji kilka sztuk tych maszyn. Ostatnio RWD-13-s brała udział w międzynarodowym konkursie samolotów sanitarnych w Luxemburgu, gdzie zdobyła pierwsze miejsce, uzyskując maksimum punktów za próby techniczne, własności lotne, urządzenia sanitarne itd., o czym donosiliśmy Czytelnikom w poprzednim numerze.

Jest to niewątpliwie jeden z najbardziej udanych samolotów sanitarnych, zwłaszcza jeśli się weźmie pod uwagę niski koszt eksploatacji (zużycie benzyny około 28 ltr/godz. to jest około 18 ltr/100 km) oraz niską cenę samolotu, która wynosi, bez specjalnych dodatkowych urządzeń, zaledwie 33.000 zł z silnikiem. Sam silnik kosztuje około 10.000 zł.



Farman stratosferyczny. Towarzystwo „Air - France - Transatlantique" podejmie niebawem próby z czteromotorowcem Farman 2221 „Laurent Guerrero", wyposażonym w uszczelnioną kabinę do lotów na wielkich wysokościach. Uszczelnienie to wykonane jest ze specjalnej impregnowanej tkaniny. Ciśnienie wewnątrz kabiny nie będzie większe od zewnętrznego, jedynie powietrze będzie sztucznie wzbogacane w tlen. Piloci zaopatrzeni będą w inhalatory, ponieważ uszczelnienie przedziału sterowego stwarza zbyt wielkie trudności. Cała sprawa ma bliski związek z kwestią połączenia lotniczego Francji ze Stanami Zjednoczonymi. Jak wiadomo, Francuzi używają już lądowych Farmanów na trasie południowo-atlantyckiej.

FK-55. Głośna z Paryskiego Salonu w r. 1936 pościgówka Koolhoven „FK-55" (2 śmigła przeciwbieżne) wykonała niedawno dopiero swoje pierwsze loty. Sterowanie poprzeczne, które swego czasu budziło sporo zaciekawienia, obecnie rozwiązano szablonowym sposobem, dając na skrzydłach normalne lotki.

Przypominamy, że szybkość tej maszyny podawana była aż na 560 km/godz. Zwłoka w oblataniu nastąpiła, jak to przyznaje francuska prasa, z powodu opóźnienia w dostarczeniu przez przemysł francuski zespołu napędowego.

KRONIKA OGÓLNA

F. A. I.

Przelot Paryż — Saigon, wykonany przez Maryse Hilsz w dniach 19 — 23 grudnia ub. r., zatwierdzony został przez F. A. I. jako rekord trasy. Czas przelotu wynosi 92 h 36′ 15″.

Rekord Japończyków, o którym to donoszono w lipcu, został zatwierdzony z następującymi liczbami:

odległość w obwodzie — 11.651 km,
szybkość na 10.000 km — 186 km/h.

W. Brytania

King's Cup Race. 2 lipca odbyły się doroczne zawody szybkościowe o puchar króla. Tym razem parcours składał się z 20 okrążeń po 81 km, przy czym po każdych 5 okrążeniach zawodnik musiał lądować na przymusowy, 40-minutowy odpoczynek w Hatfield. Do wyścigu zgłoszono 21 samolotów, które poza jedynym „Monarch'em" Milesa są nam zdawna znane. Pilot „Monarch'a", squadron leader F. W. Stent, zginął w wypadku cztery dni przed tym. Ostatecznie stanęło na starcie 19 maszyn. Wypadek przy próbnym starcie spowodował wycofanie jedynego „Comet'a" De Havilland'a. Wśród osiemnastu uczestników pierwsze miejsce zajął Henshaw na samolocie Percival „Mew Gull", mając średnią szybkość 380 km/godz. Drugie miejsce zdobył Guthrie na takim samym aparacie, trzecie — Cloff na Miles „Hawk", czwarte — dolnopłat wyścigowy uczniów szkoły technicznej zakładów De Havilland „TK-2", pilotowany przez syna właściciela wytwórni, G. R. de Havilland'a. W trakcie zawodów odpadł z powodu defektu przewodów paliwowych słynny Clouston na „Double Eagle", bohater niedawnego rekordowego raidu Anglia — Nowa Zelandia — Anglia.

Civil Air Guard. W lipcu ogłosiło Air Ministry schemat organizacji „Cywilnej Gwardii Lotniczej". Będzie to coś bardzo podobnego do francuskich „sekcji lotnictwa popularnego", z tą różnicą, że nie ma ani ograniczeń płci, ani — właściwie — wieku (18 — 50 lat). Na czele stanie markiz Londonderry.

Niemcy

Muzeum hr. Zeppelina. Z okazji setnej rocznicy urodzin hr. Zeppelina otwarto we Friedrichshafen nad jez. Bodeńskim nowe muzeum, poświęcone osobie twórcy słynnych sterowców i jego dziełu. Gmach muzeum mieści się obok stoczni „zeppelinów". Jak wiadomo, w tejże miescowości znajduje się nader ciekawe muzeum Dorniera.

Nowa podróż „Studenta". W pierwszych dniach sierpnia wystartował z Rangsdorf pilot Gerd Achgelis do raidu przez państwa skandynawskie i bałtyckie na samolocie Bücker „Student". Celem podróży jest demonstracja płatowca wśród członków zainteresowanych aeroklubów. „Student" odbył, jak pamiętamy, olbrzymi raid do Południowej Afryki i z powrotem.

Francja

IV Fête de l'Air. 10 lipca odbył się w Paryżu wielki pokaz lotniczy. Wśród oglądanych prototypów większość była już dobrze znana (Potez 63, Morane 406, LéO-45, Bloch 150). Nowością był dwusilnikowy Bréguet 690, określany jako „l'avion d'arret". W pokazie wzięły również udział samoloty Royal Air Force, co ma swoją głęboką wymowę polityczną. 9 pościgówek Hawker „Hurricane", podobnie jak i 3 dwupłaty myśliwskie Gloster „Gladiator", wzbudziły ogólny zachwyt, którego motywy są oczywiście nie tylko czysto technicznej natury.

300-ny przelot Francuzów na trasie do Południowej Ameryki. W lipcu tow. „Air France" zanotowało swój trzechsetny przelot pocztowy nad Atlantykiem Południowym. Przy okazji przypomina się, że gdy dziś droga z Francji do Argentyny trwa tylko 3 dni, przed dziesięciu laty trwała 8. Francuska linia pocztowa do Połudn. Ameryki została zainicjowana przez Compagnie Générale d'Entreprises Aéronautiques (Latécoère), rozbudowywana po tym — przez Compagnie Générale Aéropostale, której zadania przejęło ostatecznie tow. „Air France". Główne momenty rozwoju tego dwudziestoletniego przedsięwzięcia są następujące (daty odnoszą się do rozpoczęcia lotów na poszczególnych odcinkach):

Tuluza — Barcelona	25.XII.1918
Tuluza — Casablanca	1. IX.1919
Casablanca — Dakar	1. VI.1925
Natal — Buenos Aires	1. III.1928
Buenos Aires — Santiago	VII.1929
Dakar — Natal	5. I.1936

Dopiero więc w styczniu 1936 r. rozpoczęła się w 100% lotnicza eksploatacja tej jednej z najdłuższych linii powietrznych świata. Przed tym pocztę przez Atlantyk przewoziły pośpieszne statki francuskie.

Stany Zjedn.

30 lat. 8 sierpnia 1908 r. Wilbur Wright dokonał swego pierwszego lotu w Europie. Jaki postęp dokonał się od tego czasu!

Zdobywca Atlentyku... przez pomyłkę! Jeszcze większą sensację, niż lot dookoła świata Howarda Hughesa, wzbudził przelot przez Atlantyk rodaka jego, Douglasa Corrigana. Na starym, zakupionym za 900 dolarów samolocie jednosilnikowym Curtiss „Robin" (z 1929 r.), zaopatrzonym w 5-cylindrowy silnik Wright mocy 165 KM, przeleciał on bez lądowania całe Stany Zjednoczone, lądując 10 lipca w New Yorku. 17 lipca wystartował jakoby w drogę powrotną. Jakież było zdziwienie, gdy po 28 godzinach i 13 minutach wylądował na lotnisku Baldonell... w Irlandii! Corrigan oświadczył, że wyczyn ten miał za przyczynę zepsucie się busoli, którego po drodze z racji złych warunków atmosferycznych nie zdołał zauważyć! Nie obeszło się bez początkowych przykrości z racji braku odpowiednich dokumentów, jakoteż z powodu obowiązującego w Stanach zakazu prywatnych lotów przez Atlantyk. Brawura i zręczność Corrigana nie mogła jednak nie zaimponować każdemu, to też w końcu stał się on wręcz bohaterem amerykańskich tłumów. Obecnie ma zapewnioną nietylko sławę, ale i karierę filmową.



Płk. Lindbergh w locie do Rosji dwukrotnie lądował w Polsce — w Warszawie i Krakowie.